

FUSSGÄNGER- PKW-UNFÄLLE IN DEUTSCHLAND



**BJÖRN STEIGER
STIFTUNG**



PKW-FUSSGÄNGER-UNFÄLLE IN DEUTSCHLAND

Eine Analyse zu Ursachen, Risikogruppen und Präventionsmaßnahmen

Herausgeber

Björn Steiger Stiftung – Stiftung bürgerlichen Rechts –
Unfallforschung und Unfallprävention
Petristraße 12, 71364 Winnenden
Tel. +49 7195-30 55-0
unfallpraevention.steiger-stiftung.de, info@steiger-stiftung.de

Redaktionsschluss

17.04.2026

Durchführung

Siegfried Brockmann
Yvonne Unger

Realisation

zwoplus, Berlin

Bildnachweis

Titel: Finn Danker, cts

Die Nutzungsrechte der übrigen Bilder und Grafiken in dieser
Broschüre liegen bei der Björn Steiger Stiftung

Disclaimer

Die Inhalte wurden mit der erforderlichen Sorgfalt erstellt. Gleichwohl besteht keine
Gewährleistung auf Vollständigkeit, Richtigkeit, Aktualität oder Angemessenheit der darin
enthaltenen Angaben oder Einschätzungen.

Alle Ausgaben

auf: unfallpraevention.steiger-stiftung.de

INHALT

Abstract	4
Abstract (engl.)	4
1. Einleitung	5
2. Aktuelle Unfalllage bei Fußgängerunfällen in Deutschland	6
2.1 Fußgänger im Kontext aller Verkehrstoten	6
2.2 Langfristige Entwicklung der Fußgängerunfälle (2011–2025)	6
2.3 Unfallbilanz und gesellschaftliche Bedeutung	7
3. Typologie und Schwere innerörtlicher PKW-Fußgänger-Unfälle	8
3.1 Dominanz des Überschreiten-Unfalls	8
3.2 Schweregrad im Vergleich	8
4. Zeitliche und räumliche Muster des Unfallgeschehens	9
4.1 Dominanz des Überschreiten-Unfalls	9
4.2 Saisonale Muster und Lichtverhältnisse	9
4.3 Straßenzustände	10
5. Risikogruppen: Kinder und ältere Fußgänger	10
5.1 Altersstruktur der verletzten und getöteten Fußgänger	10
5.2 Unfallursachen bei älteren Fußgängern	10
5.3 Unfallursachen bei Kindern	11
6. Infrastruktur, Geschwindigkeit und situativer Kontext	12
6.1 Die Rolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	12
6.2 Unfälle an Fußgängerüberwegen	13
6.3 Sichtbehinderungen als Unfallursache	14
6.4 Kreisverkehre als Gefahrenpunkt	14
7. Unfallursachen und Verhaltensfaktoren	14
7.1 Verursacherperspektive PKW-Fahrer	14
7.2 Verursacherperspektive Fußgänger	15
8. Handlungsempfehlungen und Präventionsmaßnahmen	16
8.1 Geschwindigkeitsreduktion als Schlüsselmaßnahme	16
8.2 Infrastrukturelle Maßnahmen	16
8.3 Verhaltensbasierte Maßnahmen und Kommunikation	16
9. Diskussion und Einordnung	17
10. Schlussbetrachtung	18
Literaturverzeichnis	19

ABSTRACT

Die vorliegende Studie der **Björn Steiger Stiftung** analysiert auf Basis polizeilicher Unfalldaten der Jahre 2021 bis 2024 sowie amtlicher Statistiken des Statistischen Bundesamts das Unfallgeschehen zwischen Personenkraftwagen und Fußgängern in Deutschland. Im Jahr 2025 wurden 406 Fußgänger im Straßenverkehr getötet, was einem Anteil von 14 Prozent aller Verkehrstoten entspricht. Die Untersuchung identifiziert den sogenannten Überschreiten-Unfall als dominanten Unfalltyp unter schweren Fußgängerunfällen (60 %) und zeigt, dass Kinder sowie hochbetagte Personen die am stärksten gefährdeten Risikogruppen darstellen. Vier Fünftel dieser Unfälle ereigneten sich an Stellen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Darüber hinaus werden erhebliche infrastrukturelle Mängel an Fußgängerüberwegen dokumentiert. Die Studie leitet daraus einen dringenden Handlungsbedarf ab, dessen zentrales Element eine Reduktion der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit auf 30 km/h darstellt.

ABSTRACT (ENGL.)

The present study by the Björn Steiger Foundation analyzes collision patterns between passenger cars and pedestrians in Germany, drawing on police accident data from 2021 to 2024 and official statistics from the Federal Statistical Office. In 2025, 406 pedestrians were killed in road traffic, accounting for 14 percent of all traffic fatalities. The study identifies the accident type “crossing the street in non-intersection-areas” as the dominant type among serious pedestrian collisions (60%) and shows that children and the very elderly represent the most at-risk groups. Four-fifths of these accidents occurred at locations with a posted speed limit of 50 km/h. The study also documents significant infrastructural deficiencies at pedestrian crossings. Based on these findings, it concludes there is an urgent need for action, with a reduction of the default urban speed limit to 30 km/h as the central measure.

1. EINLEITUNG

Fußgängerinnen und Fußgänger gehören zu den verletzlichsten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern im Straßenverkehr. Als sogenannte ungeschützte Verkehrsteilnehmer sind sie bei einer Kollision mit einem Kraftfahrzeug erheblich schwereren Verletzungen ausgesetzt als Insassen motorisierter Fahrzeuge. Dieser physischen Asymmetrie entspricht eine statistische Überrepräsentation von Fußgängern unter den schwer Verletzten und Getöteten im Straßenverkehr.

Auf europäischer Ebene hat die Europäische Kommission mit dem Vision Zero-Ansatz das Ziel formuliert, die Zahl der Verkehrstoten bis 2050 auf null zu senken. Die EU-Sicherheitsstrategie für den Zeitraum 2021 bis 2030 sieht vor, die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten im Vergleich zu 2019 zu halbieren.¹ Deutschland hat sich diesen Zielen verpflichtet, doch die Entwicklung bei Fußgängerunfällen bleibt, wie die vorliegende Studie zeigt, weit hinter diesen Erwartungen zurück.

In Deutschland wurden im Jahr 2024 insgesamt rund 2.835 Menschen im Straßenverkehr getötet.² Fußgänger stellen mit 402 Getöteten eine bedeutsame Teilgruppe dar. Besonders besorgniserregend ist dabei, dass innerorts – also im dicht besiedelten urbanen Raum – jeder dritte Getötete ein Fußgänger ist. Dieser Befund verdeutlicht, dass Fußgängerschutz eine genuin städtische Aufgabe darstellt, die sowohl infrastrukturelle als auch regulatorische Antworten erfordert.

Die **Björn Steiger Stiftung**, die seit ihrer Gründung im Jahr 1969 das Rettungswesen und die Unfallprävention in Deutschland entscheidend mitgeprägt hat, hat im April 2026 in Münster eine umfangreiche Studie zu PKW-Fußgänger-Unfällen vorgestellt. Die Studie, deren Ergebnisse in diesem Text aufgearbeitet und kommentiert werden, basiert auf einer systematischen Auswertung polizeilicher Unfalldaten sowie amtlicher Statistiken. Ihr Ziel ist es, die Ursachen, Begleitumstände und Risikokonstellationen schwerer Fußgängerunfälle zu verstehen und daraus evidenzbasierte Handlungsempfehlungen abzuleiten.

Der vorliegende wissenschaftliche Text folgt der Struktur der Studie: Nach einer Bestandsaufnahme der aktuellen Unfallsituation (Abschnitt 2) werden das Unfallgeschehen nach Typen und zeitlichen Mustern analysiert (Abschnitt 3 und 4), die spezifischen Risikogruppen Kinder und Senioren untersucht (Abschnitt 5), die Rolle von Infrastruktur und Geschwindigkeit beleuchtet (Abschnitt 6) sowie die empfohlenen Maßnahmen vorgestellt und diskutiert (Abschnitt 7). Die eigene Datenauswertung bezieht sich dabei ausschließlich auf Fußgänger-PKW-Unfälle, bei denen der PKW-Fahrer der Verursacher war, ohne dass dies im Text jeweils gesondert kenntlich gemacht wird.

1 Europäische Kommission (2021): EU Road Safety Policy Framework 2021–2030. Brüssel: Europäische Kommission.

2 Statistisches Bundesamt (2025): Verkehrsunfälle – Zeitreihen 2024. Wiesbaden: Destatis.

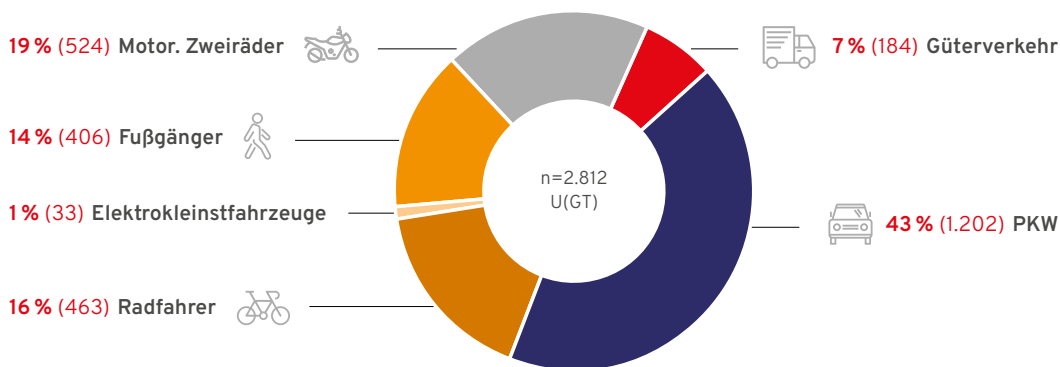
2. AKTUELLE UNFALLLAGE BEI FUSSGÄNGERUNFÄLLEN IN DEUTSCHLAND

2.1 FUSSGÄNGER IM KONTEXT ALLER VERKEHRSTOTEN

Im Jahr 2025 kamen laut Statistischem Bundesamt insgesamt 2.814 Menschen im deutschen Straßenverkehr ums Leben. Mit 406 Getöteten stellten Fußgängerinnen und Fußgänger einen Anteil von 14 Prozent aller Verkehrstoten. Zum Vergleich: PKW-Insassen waren mit 43 Prozent (n = 1.202) die größte Gruppe, gefolgt von Kraftradfahrenden mit 32 Prozent (n = 874), Radfahrenden und Pedelec-Nutzenden mit 16 Prozent (n = 463) sowie Fußgängern. Kleinkrafträder und E-Scooter spielten mit 7 bzw. 1 Prozent nach wie vor eine untergeordnete Rolle, wenngleich bei E-Scootern ein deutlicher Anstieg von null Getöteten im Jahr 2020 auf 33 im Jahr 2025 zu verzeichnen ist.

GETÖTETE IM STRASSENVERKEHR 2025

Im Jahr 2025 wurden in Deutschland insgesamt 406 Fußgänger bei Verkehrsunfällen getötet; diese machen etwa 14 % aller Getöteten aus.



Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis), 2025

Setzt man diese Zahlen in Relation zur Nutzungsintensität der jeweiligen Fortbewegungsform, so werden die Risikounterschiede noch deutlicher. Fußgänger legen im deutschen Verkehrssystem schätzungsweise rund 10 Prozent aller Personenkilometer zurück³, stellen jedoch 14 Prozent der Getöteten. Diese Diskrepanz verdeutlicht das überproportionale Todesrisiko, das mit dem Zufußgehen im modernen Straßenverkehr verbunden ist.

2.2 LANGFRISTIGE ENTWICKLUNG DER FUSSGÄNGERUNFÄLLE (2011–2025)

Eine Betrachtung der Zeitreihe von 2011 bis 2024 zeigt einen grundsätzlich positiven, jedoch unvollständigen Trend. Im Jahr 2011 wurden noch 614 Fußgänger im deutschen Straßenverkehr getötet; bis 2021 sank diese Zahl auf historisch niedrige 343 Todesfälle. Seitdem ist jedoch eine beunruhigende Trendumkehr zu beobachten: 2022 stieg die Zahl auf 368, 2023 auf 437, und für das Jahr 2024 wurden 402 Getötete registriert. Der für 2025 verzeichnete Wert von 406 setzt diesen Trend fort.

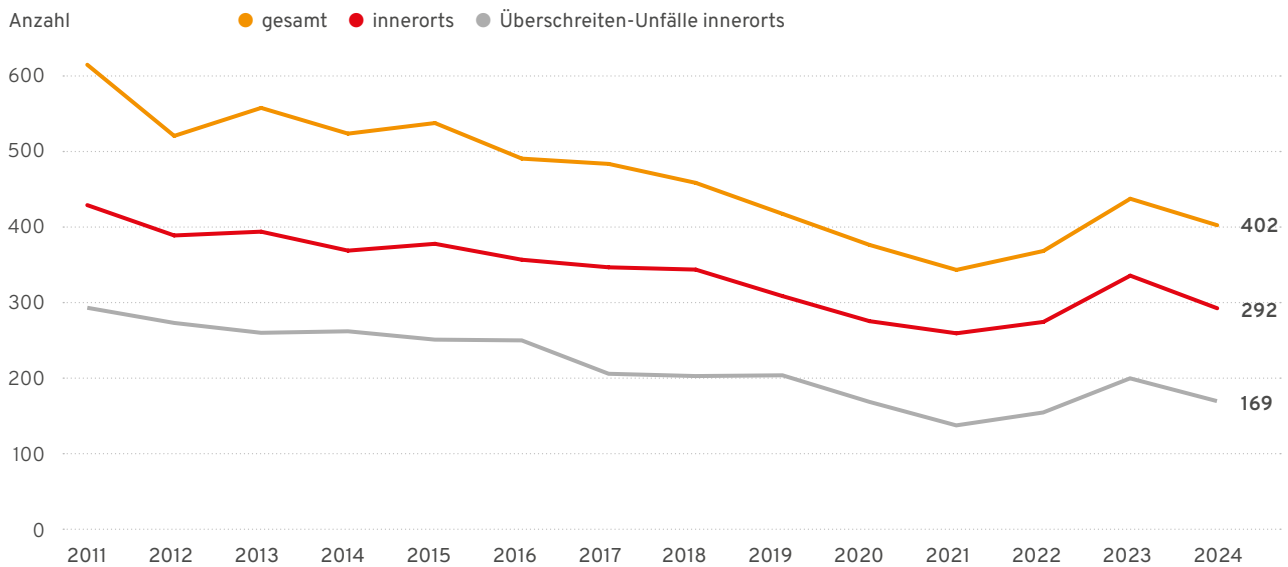
Die Studie der **Björn Steiger Stiftung** bezeichnet diese Entwicklung ausdrücklich als „absolut unbefriedigend“. Tatsächlich stehen die jüngsten Zahlen in direktem Widerspruch zu den politischen Zielvorgaben, die Deutschland im Rahmen der europäischen Verkehrssicherheitsstrategie übernommen hat.

³ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2023): Mobilität in Deutschland (MiD 2023). Berlin: BMDV.

Besonders aufschlussreich ist die örtliche Differenzierung: Von den 402 im Jahr 2024 getöteten Fußgängern starben 292 (73 %) innerorts. Gleichzeitig entfallen etwa 95 Prozent aller verunglückten Fußgänger insgesamt auf innerörtliche Unfälle. Der vergleichsweise geringe Anteil der innerörtlichen Todesfälle (73 % vs. 95 % der Verletzten) erklärt sich durch die auf Landstraßen und Autobahnen wirkenden höheren Geschwindigkeiten: Kollisionen außerorts verlaufen für Fußgänger in der Regel tödlich.

GETÖTETE FUSSGÄNGER 2011-2024

Knapp 73 % der getöteten Fußgänger verunglücken innerorts, knapp 58 % bei einem Überschreiten-Unfall



Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis), 2011-2024

2.3 UNFALLBILANZ UND GESELLSCHAFTLICHE BEDEUTUNG

Die gesellschaftliche Dimension der Fußgängerunfälle lässt sich anhand einiger statistischer Kennziffern aus dem Jahr 2024 illustrieren: Insgesamt verunglückten rund 28.000 Fußgängerinnen und Fußgänger, davon 4.950 schwer. Jeder 13. Verunglückte und jeder 7. Getötete im gesamten Straßenverkehr ist ein Fußgänger. Innerorts ist das Bild noch gravierender: Hier ist jeder neunte Verunglückte und jeder dritte Getötete ein Fußgänger.

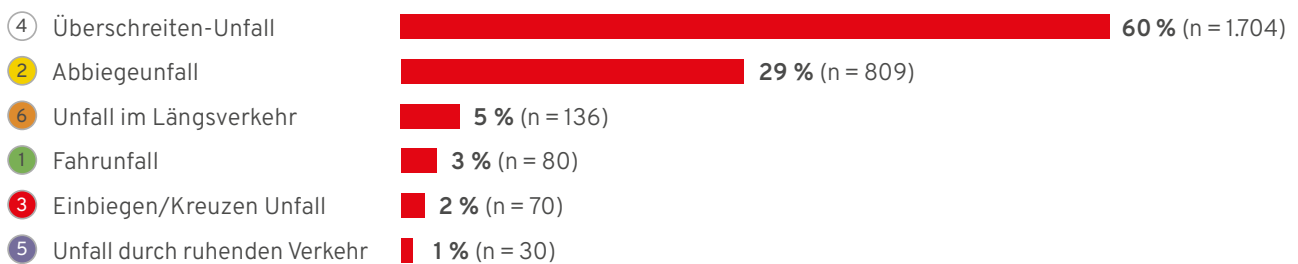
Hinsichtlich der Verursacherfrage zeigt die Studie ein klares Bild: Von den Unfällen mit getöteten Fußgängern (U(GT)) wurden 186 durch andere Verkehrsteilnehmer verursacht und 163 durch den Fußgänger selbst. Bezieht man auch Schwerverletzte ein (U(GT+SV)), so wurden 20.003 Unfälle durch andere Verkehrsteilnehmer verursacht, während Fußgänger in 7.556 Fällen die Hauptverursacher waren. Das Verhältnis beträgt damit annähernd 3:1 zugunsten einer Fremdverursachung – ein Befund, der politischen Handlungsdruck vor allem auf die Regulierung des motorisierten Individualverkehrs lenkt.

3. TYPOLOGIE UND SCHWERE INNERÖRTLICHER PKW-FUSSGÄNGER-UNFÄLLE

3.1 DOMINANZ DES ÜBERSCHREITEN-UNFALLS

Die Analyse der polizeilichen Unfalldaten für den Zeitraum 2021 bis 2024 ergibt ein eindeutiges Bild bezüglich der Unfalltypen. Bei Unfällen mit Getöteten und Schwerverletzten (U(GT+SV)) innerorts ist der sogenannte Überschreiten-Unfall – die Kollision beim Überqueren der Fahrbahn außerhalb von Kreuzungen – mit 60 Prozent (n = 1.704) absolut dominant. Auf Rang zwei folgen Abbiegeunfälle mit 29 Prozent (n = 809), während alle weiteren Typen – Unfälle im Längsverkehr (5 %), Fahrurfälle (3 %), Einbiegen/Kreuzen-Unfälle (2 %) und Unfälle durch ruhenden Verkehr (1 %) – eine untergeordnete Rolle spielen.

PKW/FUSSGÄNGERUNFÄLLE U(GT+SV) NACH UNFALLTYP, INNERORTS



Quelle: Polizeiliche Unfalldaten, eigene Auswertung, n=2.829, 2021–2024

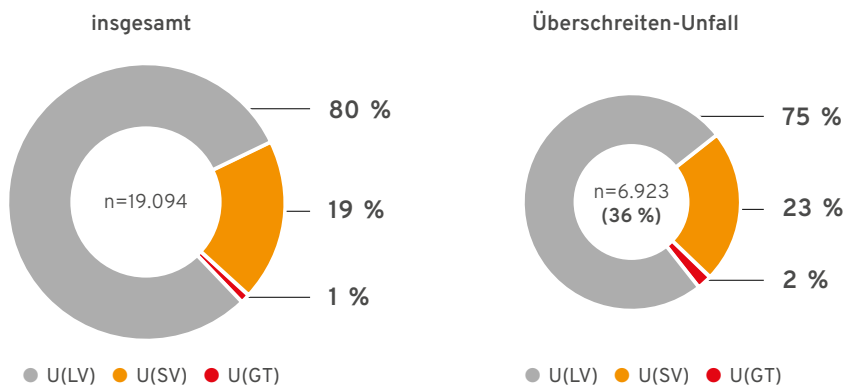
Diese Konzentration auf den Überschreiten-Unfall verschärft sich weiter, wenn man ausschließlich Unfälle mit Getöteten betrachtet. Von 196 im Untersuchungszeitraum innerorts getöteten Fußgängerinnen und Fußgängern (Jahresschnitt ca. 49) entfiel ein Großteil auf genau diesen Unfalltyp. Die Studie leitet daraus folgerichtig ab, dass präventive Maßnahmen vorrangig auf den Überschreiten-Unfall ausgerichtet sein müssen.

3.2 SCHWEREGRAD IM VERGLEICH

Betrachtet man alle PKW-Fußgänger-Unfälle mit Personenschaden innerorts, bei denen ein PKW der Hauptverursacher war (n = 19.094), ergibt sich folgende Verteilung: 80 Prozent endeten mit leichten Verletzungen (U(LP)), 19 Prozent mit schweren Verletzungen (U(SV)) und 1 Prozent mit Getöteten (U(GT)). Beim Überschreiten-Unfall allein (n = 6.923) verschlechtert sich dieses Bild deutlich: 75 Prozent leicht Verletzte, 23 Prozent schwer Verletzte und 2 Prozent Getötete. Der Überschreiten-Unfall ist damit statistisch doppelt so häufig tödlich wie der durchschnittliche PKW-Fußgänger-Unfall.

Dies erklärt, warum der Überschreiten-Unfall bei Betrachtung aller Personenschadensunfälle 36 Prozent ausmacht, unter den schweren Unfällen aber mit 60 Prozent dominiert. Die Selektion nach Schwere des Unfalls verschiebt das Bild erheblich – ein methodisch wichtiger Befund, der für die Priorisierung von Schutzmaßnahmen relevant ist.

PKW/FUSSGÄNGER UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN U(P) INNERORTS HAUPTVERURSACHER PKW



Quelle: Polizeiliche Unfalldaten, eigene Auswertung, 2021–2024

4. ZEITLICHE UND RÄUMLICHE MUSTER DES UNFALLGESCHEHENS

4.1 DOMINANZ DES ÜBERSCHREITEN-UNFALLS

Die Analyse der zeitlichen Verteilung innerörtlicher PKW-Fußgänger-Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten (n = 3.754) zeigt zwei ausgeprägte Peaks im Tagesverlauf, die dem klassischen Berufsverkehrsmuster entsprechen: einen morgendlichen Anstieg zwischen 7 und 9 Uhr sowie einen stärkeren Abendpeak zwischen 16 und 18 Uhr. In den Nachtstunden (0 bis 5 Uhr) ist das Unfallgeschehen deutlich reduziert. Dieses Muster gilt gleichermaßen für den Überschreiten-Unfall, weist jedoch dort – vor allem beim Abendpeak – etwas ausgeprägtere Werte auf.

Im Wochenverlauf zeigt sich eine klare Konzentration auf die Werktage Montag bis Freitag, während an Samstagen und vor allem Sonntagen erheblich weniger Unfälle registriert wurden. Dies korrespondiert erwartungsgemäß mit den PKW-Verkehrsstärken: An Wochenenden ist das PKW-Aufkommen in Innenstädten generell niedriger, und auch der Fußgängerverkehr auf dem Weg zur Arbeit, zu Schulen und Betreuungseinrichtungen entfällt weitgehend.

4.2 SAISONALE MUSTER UND LICHTVERHÄLTNISSE

Besonders aufschlussreich ist der Monatsverlauf: Erhöhte Unfallzahlen finden sich in den Monaten Januar, Februar, März sowie November und Dezember. Diese Häufung in den „dunklen Monaten“ legt einen engen Zusammenhang mit den Lichtverhältnissen nahe. Tatsächlich bestätigt die Auswertung der Lichtverhältnisse zum Unfallzeitpunkt diesen Befund: Während 66 Prozent aller Unfälle bei Tageslicht stattfanden, ereigneten sich 28 Prozent bei Dunkelheit und 6 Prozent bei Dämmerung. Für den Überschreiten-Unfall allein ist der Anteil bei Dunkelheit sogar mit 32 Prozent etwas höher.

Damit fanden fast 40 Prozent aller schweren Fußgängerunfälle bei schlechten Sichtverhältnissen statt – ein Befund, der auf erhebliche Verbesserungspotenziale in der Beleuchtungssituation und bei der Sichtbarkeit von Fußgängern hinweist. Ergänzend ist zu beachten, dass nasse oder feuchte Fahrbahnen bei einem Drittel aller Unfälle vorlagen. Die Kombination aus Dunkelheit und Nässe – die häufig in Herbst- und Wintermonaten auftritt – stellt eine besonders kritische Konstellation dar, da Blendeffekte durch nasse Fahrbahnen die Erkennbarkeit von Fußgängern weiter herabsetzen.

4.3 STRASSENZUSTÄNDE

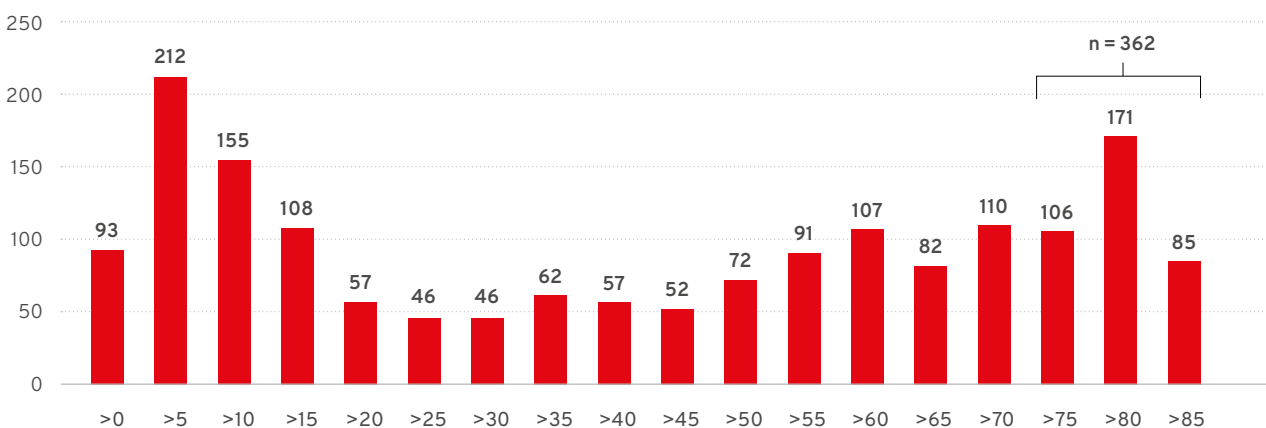
Die Straßenzustandsanalyse zeigt, dass 66 Prozent der Unfälle auf trockener Fahrbahn stattfanden, 32 Prozent auf nasser oder feuchter Fahrbahn und lediglich 2 Prozent bei Winterglätte. Der vergleichsweise geringe Anteil von Winterglätte-Unfällen ist bemerkenswert und widerspricht einem verbreiteten Vorurteil, dass schlechte Witterungsbedingungen die Hauptursache für Unfälle darstellen. Vielmehr verweisen die Daten auf eine hohe Zahl von Unfällen bei normalen Witterungsverhältnissen, was strukturelle und verhaltensbedingte Ursachen in den Vordergrund rückt.

5. RISIKOGRUPPEN: KINDER UND ÄLTERE FUSSGÄNGER

5.1 ALTERSSTRUKTUR DER VERLETZTEN UND GETÖTETEN FUSSGÄNGER

Die Altersanalyse schwerer Fußgängerunfälle (U(GT+SV)) im Kontext von Überschreiten-Unfällen innerorts (n = 1.712) offenbart eine charakteristische U-förmige Risikoverteilung: Kleinkinder (0 bis 5 Jahre, n = 212), Kinder im Grundschulalter (6 bis 10 Jahre, n = 155) sowie hochbetagte Personen ab 75 Jahren (n = 362) sind überproportional häufig betroffen. Bei den Getöteten (U(GT)) ist das Bild noch klarer: Hier dominieren Personen über 75 Jahre mit 51 von 100 Fällen (51 %) deutlich alle anderen Altersgruppen.

ALTERSSTRUKTUR FUSSGÄNGER U(GT+SV), ÜBERSCHREITEN UNFALL, INNERORTS



Quelle: Polizeiliche Unfalldaten, eigene Auswertung, n=1.712, 2021-2024

Diese altersstrukturelle Verteilung ist nicht allein durch die Mobilitätsgewohnheiten zu erklären. Ältere Personen – insbesondere Hochbetagte – sind einerseits körperlich verletzlicher und damit bei gleichartigen Unfällen einem höheren Sterberisiko ausgesetzt. Andererseits sind ihre motorischen und sensorischen Fähigkeiten eingeschränkt, was das sichere Überqueren einer Straße erschwert. Kinder hingegen sind aufgrund ihrer Größe für Autofahrende schwerer sichtbar und zeigen ein – entwicklungspsychologisch gut erklärtes – unvorhersehbares Verhalten im Straßenraum.

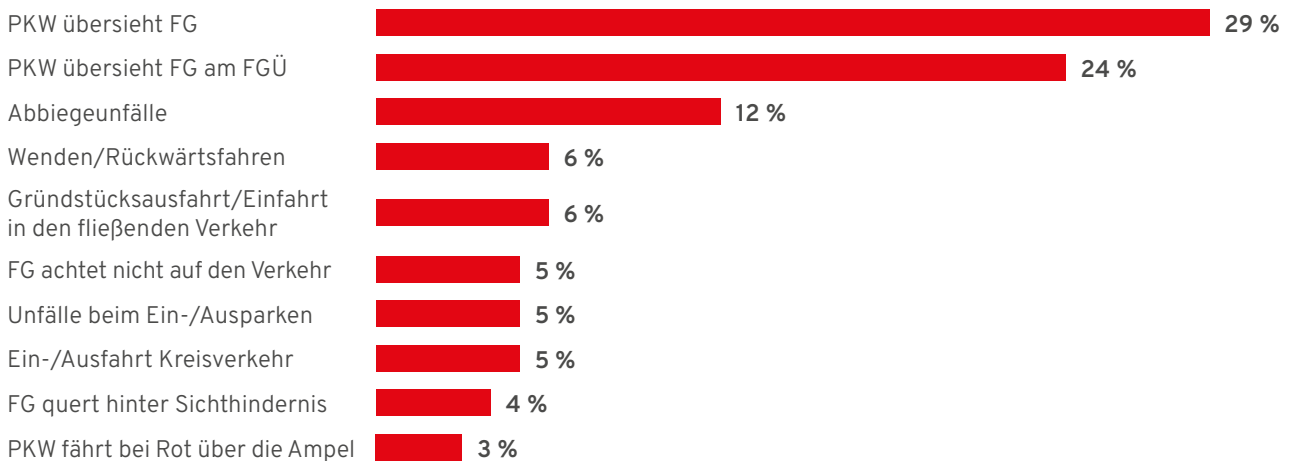
5.2 UNFALLURSACHEN BEI ÄLTEREN FUSSGÄNGERN

Für die Gruppe der Fußgänger ab 75 Jahren mit Überschreiten-Unfällen und schweren Folgen (n = 362) zeigt die Studie, dass in 29 Prozent der Fälle der PKW den Fußgänger erfasste (ohne besondere Infrastruktur), in weiteren 24 Prozent der Fußgänger am Fußgängerüberweg übersehen wurde und in

12 Prozent Abbiegeunfälle vorlagen. Damit sind fast 60 Prozent der Unfälle in dieser Gruppe auf das Übersehen des Fußgängers durch den PKW-Fahrer zurückzuführen, ohne dass dem Fußgänger ein wesentliches Fehlverhalten vorzuwerfen wäre.

Betrachtet man ausschließlich die Getöteten dieser Altersgruppe (n = 62), verstärkt sich dieser Befund: 44 Prozent der Fälle sind auf das einfache Übersehen des Fußgängers zurückzuführen, 23 Prozent auf das Übersehen am Fußgängerüberweg. Es ist hervorzuheben, dass neun der Senioren mit einer Gehhilfe unterwegs waren – ein Hinweis darauf, dass bereits geringe körperliche Einschränkungen die Mobilitätssituation im Straßenraum gefährlich werden lassen können.

UNFALLURSACHE, FUSSGÄNGER U(GT+SV) AB 75, ÜBERSCHREITEN UNFÄLLE, INNERORTS



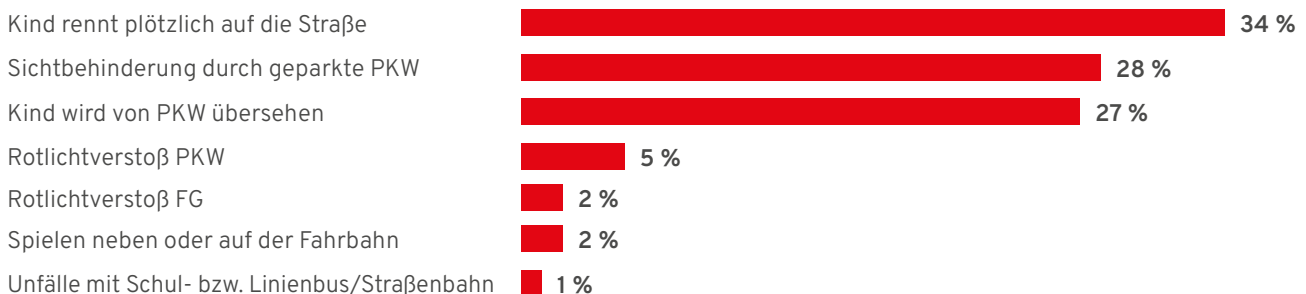
Quelle: Polizeiliche Unfalldaten, eigene Auswertung, n=362, 2021-2024

5.3 UNFALLURSACHEN BEI KINDERN

Kinder unter 6 Jahren (n = 93) sind vorwiegend als Begleitete im Straßenverkehr unterwegs, sodass ihre Unfälle systematisch in Anwesenheit von Betreuungspersonen stattfinden. Als häufigste Ursache wurde mit 34 Prozent das plötzliche Losrennen auf die Fahrbahn identifiziert. Sichtbehinderungen durch geparkte PKW folgten mit 28 Prozent, das einfache Übersehen durch den PKW-Fahrer mit 27 Prozent.

UNFALLURSACHE BEI KINDERN U(GT+SV), ÜBERSCHREITEN UNFÄLLE, INNERORTS

0- bis 5-Jährige (n = 93)



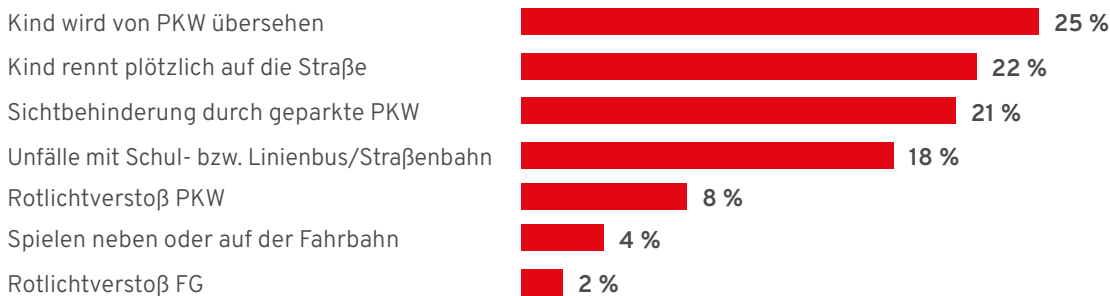
Quelle: Polizeiliche Unfalldaten, eigene Auswertung, 2021-2024

Bei Schulkindern (6-14 Jahre, n = 342) verlagert sich das Bild: Das Kind wird in 25 Prozent der Fälle vom PKW übersehen; das unvermittelte Losrennen auf die Fahrbahn macht 22 Prozent aus, Sichtbehinderungen durch parkende PKW 21 Prozent. Ein signifikanter Anteil von 18 Prozent entfällt auf

Unfälle im Zusammenhang mit Schul- oder Linienbussen sowie Straßenbahnen – ein Befund, der auf besondere Risiken an Bushaltestellen hinweist.

UNFALLURSACHE BEI KINDERN U(GT+SV), ÜBERSCHREITEN UNFÄLLE, INNERORTS

6- bis 14-Jährige (n = 342)



Quelle: Polizeiliche Unfalldaten, eigene Auswertung, 2021-2024

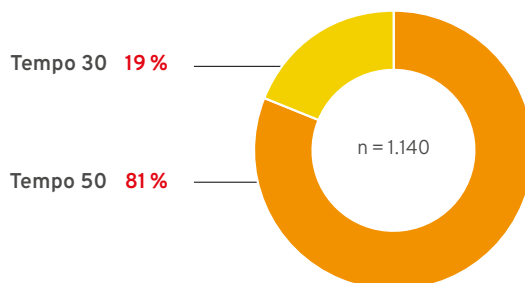
Die in der Studie dokumentierten Fallbeispiele aus der Unfalldatenbank verdeutlichen anschaulich die Dynamik dieser Unfälle: Kinder reißen sich aus den Händen von Betreuungspersonen los, springen unvermittelt auf die Fahrbahn oder verfolgen eine Bezugsperson auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Diese Verhaltensweisen sind entwicklungspsychologisch als typisch für das Vorschul- und frühe Schulalter anzusehen und können von den begleitenden Erwachsenen auch bei größter Aufmerksamkeit nicht vollständig kontrolliert werden.⁴ Gleichwohl sind diese immer wieder auf diese Gefahr hinzuweisen.

6. INFRASTRUKTUR, GESCHWINDIGKEIT UND SITUATIVER KONTEXT

6.1 DIE ROLLE DER ZULÄSSIGEN HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT

Ein zentrales Ergebnis der Studie betrifft den Zusammenhang zwischen zulässiger Höchstgeschwindigkeit und schwerem Unfallgeschehen. Bereinigt man die Überschreiten-Unfälle um jene Fälle, bei denen die Geschwindigkeit keine primäre Rolle spielt (Abbiegeunfälle, Rückwärtsfahren, Ein- und Ausfahren), so ereigneten sich vier Fünftel (81 %) aller schwerwiegenden Überschreiten-Unfälle in Tempo-50-Zonen. Nur 19 Prozent entfielen auf Tempo-30-Bereiche.

TEMPO 30 VS. TEMPO 50, ÜBERSCHREITEN UNFALL, INNERORTS



Quelle: Polizeiliche Unfalldaten, eigene Auswertung, 2021-2024

⁴ Vgl. hierzu auch: Limbourg, M. & Flade, A. (2009): Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr. In: Brög, W. et al. (Hrsg.): Mobilität in Deutschland. Bonn: BMVBS.

Dieser Befund gewinnt durch die Physik des Anhaltewegs an Dramatik. Bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 30 km/h beträgt der gesamte Anhalteweg (Reaktions- und Bremsweg) unter günstigen Bedingungen rund 14,5 Meter. Ein Fahrzeug, das mit dieser Geschwindigkeit unterwegs ist, kann also innerhalb dieser Distanz vollständig zum Stehen kommen – und damit den Unfall komplett vermeiden. Bei 50 km/h hingegen beträgt bereits der reine Reaktionsweg annähernd 18 Meter. Das heißt: In einem Szenario, in dem ein Fahrzeug bei 30 km/h noch vollständig bremsen und einen Unfall vermeiden kann, hat das Fahrzeug bei 50 km/h noch nicht einmal mit dem Bremsen begonnen. Der Aufprall würde mit der vollen Ausgangsgeschwindigkeit erfolgen.

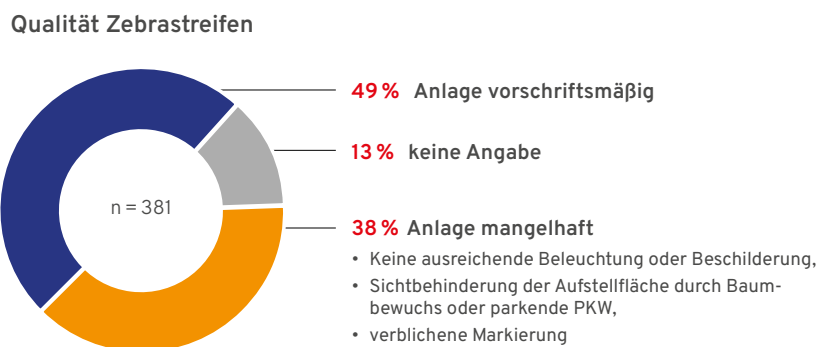
Die Aufprallenergie ist dabei als Funktion des Quadrats der Geschwindigkeit zu verstehen ($E = \frac{1}{2}mv^2$). Eine Verdoppelung der Geschwindigkeit bedeutet demnach eine Vervierfachung der kinetischen Energie. Die Überlebenswahrscheinlichkeit von Fußgängern bei einem Aufprall mit 50 km/h ist im Vergleich zu 30 km/h drastisch reduziert: Studien zeigen, dass bei 30 km/h die Sterblichkeitsrate bei etwa 10 Prozent liegt, bei 50 km/h jedoch auf über 80 Prozent ansteigt.⁵ Geschwindigkeit ist damit häufig der Unterschied zwischen Leben und Tod.

6.2 UNFÄLLE AN FUSSGÄNGERÜBERWEGEN

Ein Viertel (25 %) aller schweren Überschreiten-Unfälle innerorts ereignete sich an Querungsstellen – das sind 426 Fälle im Untersuchungszeitraum. Davon fanden 89 Prozent (n = 381) an Zebrastreifen statt; weitere 11 Prozent (n = 45) an Querungshilfen wie Mittelinseln. In knapp 7 Prozent der Fälle verunglückte die Person unmittelbar in der Nähe eines Fußgängerüberwegs, ohne ihn zu nutzen.

Die eigentlich bedeutsame Erkenntnis liegt jedoch in der Qualität der betroffenen Anlagen. Eine Inaugenscheinnahme der Unfallörtlichkeiten ergab, dass 38 Prozent der Zebrastreifen mit Mängeln behaftet waren: fehlende oder unzureichende Beleuchtung, mangelhafte Beschilderung, Sichtbehinderungen durch Baum- und Strauchbewuchs oder parkende Fahrzeuge sowie verblichene Fahrbahnmarkierungen. Diese Zahl ist alarmierend, denn sie bedeutet, dass mehr als jeder dritte Zebrastreifen an einem Unfallort nicht den gesetzlichen Anforderungen entspricht und damit eine Scheinsicherheit vermittelt.

UNFÄLLE AN FUSSGÄNGERÜBERWEGEN, ÜBERSCHREITEN UNFÄLLE, INNERORTS



Quelle: Polizeiliche Unfalldaten, eigene Auswertung, 2021-2024

Hinsichtlich der subjektiven Unfallursachen gaben PKW-Fahrer an Fußgängerüberwegen an, unaufmerksam gewesen zu sein, nicht rechtzeitig gebremst zu haben, den Fußgänger übersehen zu haben oder einem Missverständnis über das Verhalten des Fußgängers erlegen zu sein. Fußgänger berichteten ihrerseits von eigener Unaufmerksamkeit oder von Missverständnissen über das Verhalten des Fahrzeugführers. Hinzu kommt die Geschwindigkeit: 79 Prozent der Unfälle an Fußgängerüberwegen ereigneten sich in Tempo-50-Bereichen.

⁵ Rosén, E. & Sander, U. (2009): Pedestrian fatality risk as a function of car impact speed. In: Accident Analysis and Prevention, 41(3), S. 536-542.

6.3 SICHTBEHINDERUNGEN ALS UNFALLURSACHE

Ca. 15 Prozent aller schweren Überschreiten-Unfälle (n = 251) ereigneten sich unter Sichtbehinderungsbedingungen, überwiegend zum Nachteil von Kindern. In 70 Prozent dieser Fälle (n = 176) waren am Fahrbahnrand geparkte PKW die Ursache der Sichtbehinderung. In 30 Prozent (n = 75) lag eine Sichtbehinderung durch Schulbusse, Linienbusse oder Straßenbahnen an Haltestellen vor.

Der ruhende Verkehr – also geparkte PKW – erweist sich damit als strukturelles Sicherheitsproblem, das besonders im urbanen Raum präsent ist. Geparkte Fahrzeuge versperren Fußgängern (insbesondere Kindern) die Sicht auf herannahende Autos und umgekehrt, was die Kollisionswahrscheinlichkeit erhöht. Dazu tragen auch die Schul- und Linienbushaltestellen bei, an denen Kinder hinter dem haltenden Fahrzeug hervortreten und dabei für andere Verkehrsteilnehmer unsichtbar sind.

6.4 KREISVERKEHRE ALS GEFAHRENPUNKT

15 Prozent aller schweren Überschreiten-Unfälle an Fußgängerüberwegen (n = 62) ereigneten sich im Zusammenhang mit Kreisverkehren. Dabei dominierten Ausfahrtunfälle mit 76 Prozent (n = 47) deutlich gegenüber Einfahrtunfällen mit 24 Prozent (n = 15). Kreisverkehre gelten verkehrstechnisch als relativ sicheres Gestaltungselement für den Fahrzeugverkehr, doch die vorliegende Analyse zeigt, dass sie für Fußgänger eine erhebliche Gefahr darstellen.

Die Erklärung liegt in den strukturellen Eigenschaften der Ausfahrt: Fahrzeuge verlassen den Kreisverkehr mit vergleichsweise hohen Geschwindigkeiten, während Fahrende ihre Aufmerksamkeit vorrangig auf den Kreisverkehr selbst richten müssen. Gleichzeitig sind die Sichtbeziehungen zu Fußgängern, die von rechts die Ausfahrt queren möchten, häufig ungünstig. Das Ergebnis ist eine kurze Reaktionszeit bei hoher kinetischer Energie – eine gefährliche Kombination.

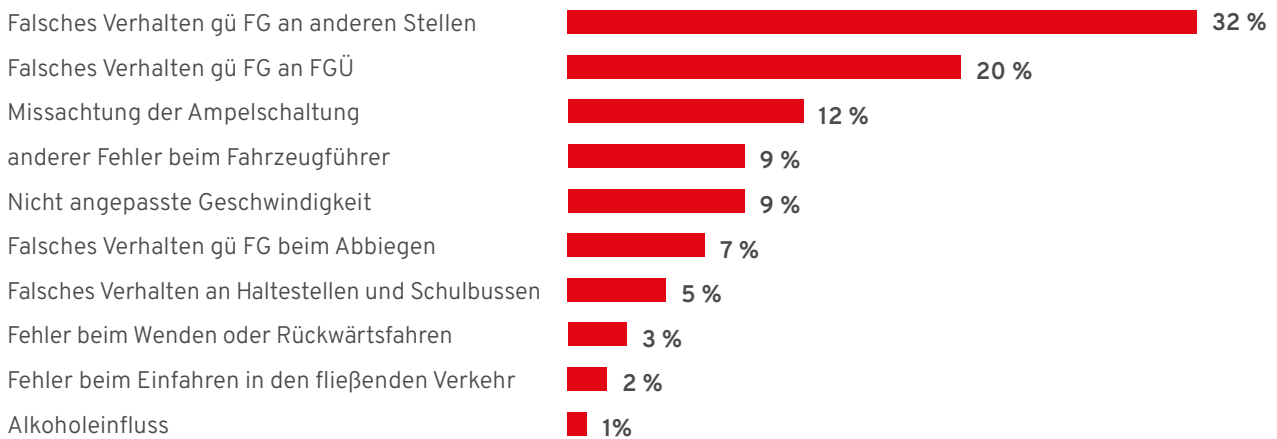
7. UNFALLURSACHEN UND VERHALTENSFAKTOREN

7.1 VERURSACHERPERSPEKTIVE PKW-FAHRER

Die Analyse der häufigsten Unfallursachen bei Unfällen, für die der PKW als Hauptverursacher identifiziert wurde (n = 1.844, U(GT+SV)), ergibt folgendes Bild: Mit großem Abstand häufigste Ursache ist das falsche Verhalten gegenüber Fußgängern an anderen Stellen (32 %), gefolgt von falschem Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerüberwegen (20 %) und der Missachtung der Ampelschaltung (12 %). Nicht angepasste Geschwindigkeit spielt mit 9 Prozent eine wesentliche Rolle, ebenso falsches Verhalten beim Abbiegen (7 %) und an Haltestellen sowie bei Schulbussen (5 %).

HÄUFIGSTE UNFALLURSACHEN U(GT+SV) DES HAUPTVERURSACHERS

Hauptverursacher PKW (n = 1.844)



Quelle: Polizeiliche Unfalldaten, eigene Auswertung, 2021–2024

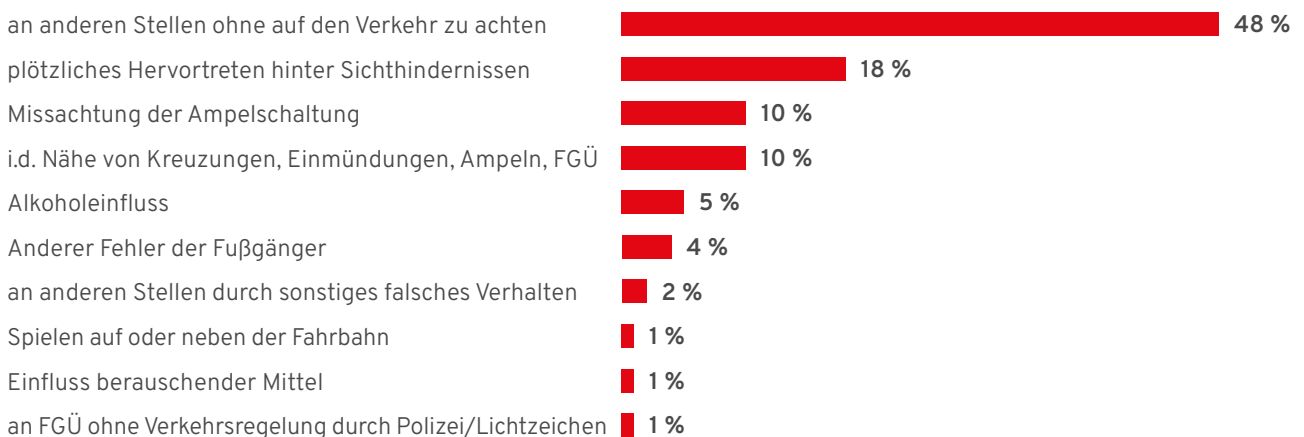
Alkohol als Ursache ist mit nur 1 Prozent vergleichsweise selten – ein Befund, der darauf hinweist, dass Nüchternheit allein keinen ausreichenden Schutz vor Unfällen bietet und das Problem primär in Aufmerksamkeit und Geschwindigkeit liegt.

7.2 VERURSACHERPERSPEKTIVE FUSSGÄNGER

Bei den Unfällen, für die ein Fußgänger als Hauptverursacher identifiziert wurde (n = 1.732), dominiert mit 48 Prozent das Betreten der Fahrbahn an anderen Stellen, ohne auf den Verkehr zu achten. Das plötzliche Hervortreten hinter Sichthindernissen kommt auf 18 Prozent, die Missachtung der Ampelschaltung auf 10 Prozent. Alkohol ist mit 5 Prozent etwas häufiger als auf Seiten der PKW-Fahrer, aber insgesamt ebenfalls eine Nebenrolle.

HÄUFIGSTE UNFALLURSACHEN U(GT+SV) DES HAUPTVERURSACHERS

Hauptverursacher Fußgänger (n = 1.732)



Quelle: Polizeiliche Unfalldaten, eigene Auswertung, 2021–2024

Es ist methodisch wichtig, darauf hinzuweisen, dass die polizeiliche Zuordnung der Hauptverursacherschaft nicht mit einer moralischen Schuldzuweisung gleichzusetzen ist. In vielen Fällen, in denen ein Fußgänger ohne auf den Verkehr zu achten die Fahrbahn betritt, wäre ein aufmerksamer, angepasst fahrender PKW-Fahrer dennoch in der Lage gewesen, den Unfall zu vermeiden.

8. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN UND PRÄVENTIONSMASSNAHMEN

Auf Basis der Studienergebnisse formuliert die **Björn Steiger Stiftung** ein umfassendes Maßnahmenpaket, das sowohl kurzfristig umsetzbare regulatorische Schritte als auch langfristige strukturelle Veränderungen umfasst.

8.1 GESCHWINDIGKEITSREDUKTION ALS SCHLÜSSELMASSNAHME

Als wichtigste und wirksamste Einzelmaßnahme identifiziert die Studie die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im innerörtlichen Bereich. Kurzfristig sollten die bestehenden Möglichkeiten der Straßenverkehrsordnung (StVO) stärker genutzt werden, die bereits jetzt Tempo-30-Anordnungen in der Nähe von Schulen, Kindergärten, Alteneinrichtungen und – mit Einschränkungen – auch an Fußgängerüberwegen erlauben. Langfristig plädiert die Stiftung für eine Absenkung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h. Sie begründet dies nicht nur mit der reduzierten Aufprallenergie, sondern vor allem mit dem deutlich verkürzten Anhalteweg und der damit verbundenen erhöhten Chance, Unfälle überhaupt zu vermeiden.

Ergänzend fordert die Studie konsequente Geschwindigkeitskontrollen sowie – kontrovers, aber folgerichtig – die Verbannung von Radarwarn-Apps aus den App-Stores. Diese Apps sind nach deutschem Recht verboten, werden aber durch internationale App-Stores faktisch verfügbar gehalten. Systemseitig wäre darüber hinaus der Einsatz von Intelligent Speed Assistance (ISA) zu prüfen – eine Technologie, die moderne Fahrzeuge in die Lage versetzt, die geltenden Geschwindigkeitsgrenzen automatisch einzuhalten oder zumindest den Fahrer akustisch zu warnen.

8.2 INFRASTRUKTURELLE MASSNAHMEN

Fußgängerüberwege dürfen nach Auffassung der Studie nur dann im Straßenraum verbleiben, wenn sie vollständig regelkonform angelegt sind – also angemessene Beleuchtung, klare Beschilderung, freie Sichtbeziehungen und gut sichtbare Markierungen aufweisen. Nicht regelkonforme Anlagen vermitteln eine falsche Sicherheit und sollten entweder sofort instand gesetzt oder entfernt werden.

Querungshilfen müssen nicht nur qualitativ verbessert, sondern auch quantitativ ausgebaut werden – und zwar an den Stellen, wo Fußgänger tatsächlich queren. Kommunen werden aufgefordert, Fußverkehrsströme systematisch zu erheben und Infrastruktur bedarfsgerecht zu planen. An Kreisverkehren empfiehlt die Studie temporeduzierende bauliche Elemente im Bereich der Ausfahrten.

Der ruhende Verkehr ist als eigenständiger Risikofaktor zu betrachten. Parkende Fahrzeuge in der Nähe von Schulen, Querungsstellen und Haltestellen sollten kritisch überprüft und gegebenenfalls durch Haltverbote oder bauliche Maßnahmen reduziert werden.

8.3 VERHALTENSBASIERTE MASSNAHMEN UND KOMMUNIKATION

Parallel zu regulatorischen und infrastrukturellen Maßnahmen bedarf es einer zielgruppenspezifischen Kommunikationsstrategie. Eltern und Betreuungspersonen müssen für die Unvorhersehbarkeit kindlichen Verhaltens im Straßenraum sensibilisiert werden – insbesondere dafür, dass selbst kurze Momente der Unaufmerksamkeit (etwa durch Blick auf das Mobiltelefon) fatale Konsequenzen haben können. Schulkinder sollten regelmäßig im korrekten Verhalten an Haltestellen unterwiesen werden. Fußgänger aller Altersgruppen sollten an Zebrastreifen so lange warten, bis das Fahrzeug erkennbar zum Stehen gekommen ist. Auf hellere oder reflektierende Kleidung bei Dunkelheit muss immer wieder hingewiesen werden.

9. DISKUSSION UND EINORDNUNG

Die Ergebnisse der Studie der **Björn Steiger Stiftung** zeichnen ein klares, empirisch fundiertes Bild der Fußgängerunfallrealität in Deutschland. Besonders hervorzuheben ist die methodische Stärke der Untersuchung, die auf einer vierjährigen Datenbasis polizeilicher Unfalldaten beruht und sowohl quantitative Auswertungen als auch qualitative Fallanalysen integriert.

Die zentrale Botschaft der Studie – dass die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs der entscheidende Hebel für die Verbesserung der Fußgängersicherheit ist – deckt sich mit einem breiten internationalen Forschungskonsens. So haben etwa die Weltgesundheitsorganisation (WHO) und das Global Road Safety Facility in mehreren Reports belegt, dass eine Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit um 5 Prozent die Zahl der Verkehrsunfälle mit Todesfolge um rund 30 Prozent reduziert.⁶ Die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in städtischen Gebieten wird auch von der Europäischen Charta für Straßenverkehrssicherheit sowie von Verkehrsforschungsinstituten wie dem Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) unterstützt.

Kritisch anzumerken bleibt, dass die vorliegende Studie – wie alle auf polizeilichen Unfalldaten basierenden Analysen – einem Selektionsproblem unterliegt: Nur angezeigte Unfälle fließen in die Statistik ein. Leichte Unfälle werden häufig nicht gemeldet; das Dunkelfeld ist bei Fußgängerunfällen möglicherweise größer als bei PKW-Kollisionen. Die Daten bilden daher primär das schwere Unfallgeschehen ab – was für die Zwecke der Studie, nämlich die Prävention schwerer und tödlicher Unfälle, allerdings inhärent sinnvoll ist.

Die Überrepräsentation von Tempo-50-Bereichen in der Unfallstatistik bedarf einer kontextualisierenden Interpretation: Sie spiegelt nicht nur ein spezifisches Risiko dieser Zonierung wider, sondern auch die Tatsache, dass Tempo 50 im deutschen innerörtlichen Raum schlicht noch die Mehrzahl der Straßen dominiert. Eine kontrollierte Vergleichsstudie, die Unfallraten pro Fahrzeugkilometer in Tempo-30- und Tempo-50-Gebieten gegenüberstellt, wäre methodisch geboten, um kausale Schlüsse zu stärken. Gleichwohl ist das physikalische Argument des Anhaltewegs unwidersprochen und stützt die Empfehlung der Geschwindigkeitsreduktion unabhängig von epidemiologischen Raten.

⁶ World Health Organization (2023): Global Status Report on Road Safety 2023. Genf: WHO.

10. SCHLUSSBETRACHTUNG

Die Studie der **Björn Steiger Stiftung** zu PKW-Fußgänger-Unfällen in Deutschland liefert einen wichtigen empirischen Beitrag zur nationalen Verkehrssicherheitsdiskussion. Sie belegt eindrücklich, dass die Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger im deutschen Straßenverkehr trotz jahrzehntelanger Bemühungen nach wie vor gravierend ist – und dass die jüngste Trendumkehr hin zu steigenden Opferzahlen dringenden Handlungsbedarf signalisiert.

Der Überschreiten-Unfall ist als dominanter Unfalltyp klar identifiziert. Er trifft überproportional die Schwächsten: Kinder, die die Fahrbahn unerwartet betreten, und Hochbetagte, die vom Fahrzeugführer schlicht übersehen werden. In beiden Fällen wäre eine Geschwindigkeit von 30 km/h statt 50 km/h in vielen Fällen der entscheidende Unterschied zwischen einem glimpflichen Ausgang und einem tragischen Tod.

Die Studie macht deutlich, dass Verkehrssicherheit keine rein technische oder individuelle Aufgabe ist. Sie erfordert ein systemisches Denken, das Infrastruktur, Regulierung und Verhalten gleichermaßen in den Blick nimmt. Die Empfehlungen der **Björn Steiger Stiftung** – allen voran die Einführung von Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit, die Instandsetzung oder Entfernung mangelhafter Fußgängerüberwege sowie die Verbesserung von Querungsinfrastruktur – sind wissenschaftlich fundiert, rechtlich prinzipiell umsetzbar und politisch überfällig.

Es liegt nun an Politik, Kommunen und Gesellschaft, aus der vorliegenden Evidenz die richtigen Konsequenzen zu ziehen. Jeder getötete Fußgänger, der bei Tempo 30 noch gelebt hätte, ist ein Versagen des Systems – und eine Aufforderung zum Handeln.

LITERATURVERZEICHNIS

Björn Steiger Stiftung / Brockmann, S. (2026): PKW-Fußgänger-Unfälle. Vortrag und Studienpräsentation. Münster, April 2026.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2023): Mobilität in Deutschland (MiD 2023). Berlin: BMDV.

Europäische Kommission (2021): EU Road Safety Policy Framework 2021–2030. Brüssel: Europäische Kommission.

Limbourg, M. & Flade, A. (2009): Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr. In: Brög, W. et al. (Hrsg.): Mobilität in Deutschland. Bonn: BMVBS.

Rosén, E. & Sander, U. (2009): Pedestrian fatality risk as a function of car impact speed. In: Accident Analysis and Prevention, 41(3), S. 536–542.

Statistisches Bundesamt (2025): Verkehrsunfälle – Unfallentwicklung 2025. Wiesbaden: Destatis.

Statistisches Bundesamt (2025): Verkehrsunfälle – Zeitreihen 2020–2025. Wiesbaden: Destatis.

World Health Organization (2023): Global Status Report on Road Safety 2023. Genf: WHO.

Polizeiliche Unfalldaten, eigene Auswertung Björn Steiger Stiftung (2021–2024). Unveröffentlichter Rohdatensatz.