

Validität der Verkehrsunfallstatistik hinsichtlich der tödlichen Verkehrsunfälle

VON GOTTFRIED METZNER, DIETER GERLACH, GERHARD FECHNER,
MÜNSTER

Einleitung

Das Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz – StVUnfStatG – legt die Erfassung aller Verkehrsunfälle in einer Gesamtstatistik fest. Mit 7.515 Verkehrstoten weist sie für 1991 in den sog. alten Bundesländern die niedrigste Quote an Getöteten aus, seit dem Neubeginn der statistischen Erfassung im Jahre 1953 (6).

Die „crux“ einer jeden Statistik ist die Dunkelziffer, die Fehlzahl der offiziellen Erfassungen. Die Frage nach der genauen Anzahl von Personen, die bei Straßenverkehrsunfällen getötet werden, ist nicht nur von theoretischem Interesse, sondern bildet einen wichtigen Parameter in der Beurteilung der Effizienz von Unfallforschung und Verkehrssicherheitsarbeit. Nach bisherigen Erkenntnissen wird in der Verkehrstotenstatistik ein Dunkelfeld von 3-15% diskutiert (2, 3, 4, 5, 8).

Vor diesem Hintergrund stellt die vorliegende, als Retrospektivstudie konzipierte Arbeit einen weiteren Beitrag dar, die Erfassungsgenauigkeit der amtlichen Unfallstatistik im Hinblick auf die Zahl der Getöteten kritisch zu beleuchten.

Material und Methode

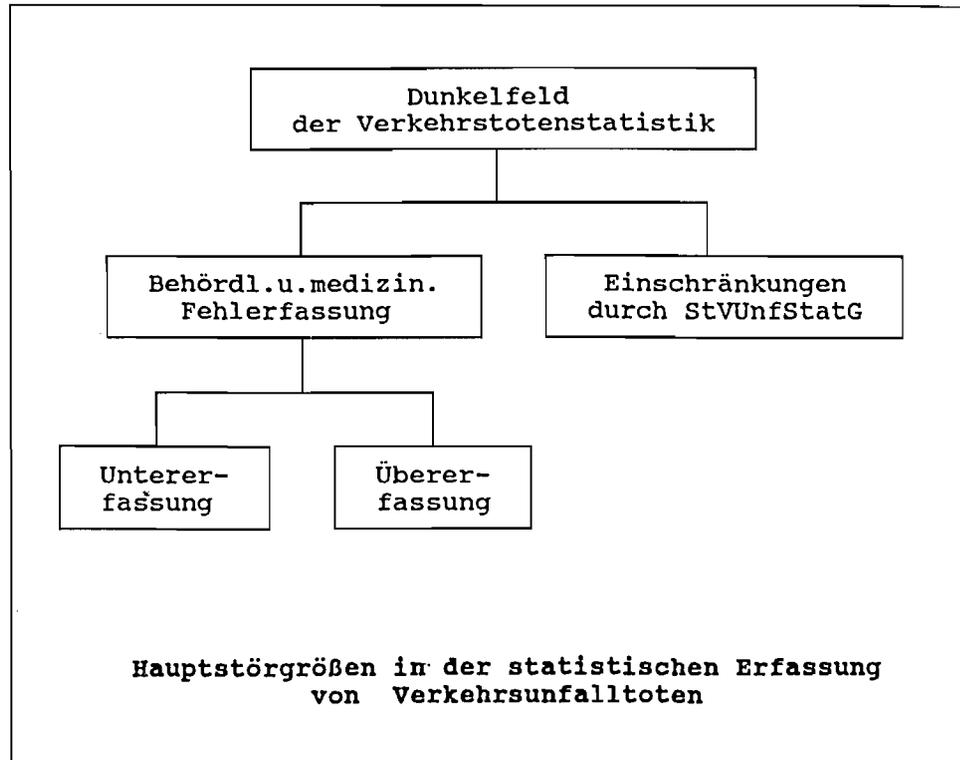
Für die Evaluierung eines Dunkelfeldes wurden drei Gebietseinheiten untersucht, die mit einer Großstadt und zwei Landkreisen in Bevölkerungs- und Verkehrsstruktur unterschiedliche Regionen repräsentieren:

- Hansestadt Bremen (HB)
- Landkreis Kassel (KS)
- Landkreis Rottweil (RW)

Flächendeckend erfolgte eine Totalerhebung der Verkehrstoten des Jahres 1985 und zum Vergleich eine weitere, welche in Bremen für 1982, in Rottweil 1981 und in Kassel 1980 durchgeführt werden konnte. Die voneinander abweichenden Vergleichsjahrgänge sind in den unterschiedlichen Aufbewahrungsfristen des Datenpools begründet.

Anschrift der Verfasser:
Dr. Gottfried Metzner
Prof. Dr. Dieter Gerlach
Dr. Gerhard Fechner
Institut für Rechtsmedizin
der Westfälischen Wilhelms-Universität
Von-Esmarch-Straße 86
48149 Münster

Als relevante Archivunterlagen dienten die Durchschriften der polizeilichen Verkehrsunfallanzeigen, die Einsatzprotokolle der Rettungsdienste sowie die Patientendaten der Krankenhäuser. Wenn nötig, wurden auch die Sektionsdiagnosen der zuständigen Prosekturen eingesehen, da diese – im Zweifelsfall – Aufschluß über die Todesursache (unfallbedingt oder konkurrierend) geben. Nach Abschluß der Erhebung wurden die Daten anonymisiert und mit denen der Officialstatistik verglichen.



- Wie die Abbildung verdeutlicht, werden zwei Formen der Fehlerfassung unterschieden (8):
- Untererfassung:** – Die infolge eines Verkehrsunfalles getötete Person wird als solche überhaupt nicht
– oder in einer falschen Rubrik der amtlichen Statistik geführt (z.B. als schwer- oder leichtverletzt).
- Übererfassung:** – Eine an einem Verkehrsunfall beteiligte Person wird mit der Unfallfolge „getötet“ erfaßt, obwohl dies nicht zutrifft.
– Eine Person wird mit der Unfallfolge „getötet“ erfaßt, obwohl sie nicht den Bedingungen des StVUnfStatG unterliegt.

Bei globaler Betrachtung könnte eine falsch positive Registrierung – je nach Anzahl der Fälle – die Untererfassungsrate z.T. erheblich kompensieren und somit ein kleineres Dunkelfeld vortäuschen, als tatsächlich vorhanden. Folglich müssen die übererfaßten Fälle dem Kollektiv der Untererfaßten zugerechnet werden (8).

Die zweite Störgröße der amtlichen Unfallstatistik liegt in der gesetzlichen Definition eines Verkehrsunfalles. Laut StVUnfStatG werden als Getötete nur die Personen gezählt, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen verstorben sind.

Ergebnisse

Region Jahrgang	off. Wert	erm.	falsch neg.	falsch pos.	abs. Diff.	%
HB 82	54	56	2	3	5	8,9
KS 80	42	43	1	0	1	2,3
RW 81	29	27	0	2	2	7,4
HB 85	47	50	3	3	6	12,0
KS 85	22	22	0	0	0	0
RW 85	26	26	0	0	0	0

Dunkelfeldstruktur in der Erfassung von Verkehrstoten

Keines der in den beiden Vergleichsjahrgängen aufgedeckten Unfallopfer verstarb nach Ablauf der 30-Tages-Frist.

Wie in der obigen Tabelle dargestellt, ermittelten wir in den Jahren 1980, 1981 und 1982 8 statistisch nicht oder falsch erfaßte Getötete, entsprechend einer Dunkelziffer von 6,3% bezogen auf das Gesamtkollektiv von 126 tödlich Verunglückten:

Untererfassung: 3 Unfallopfer, deren Tod weder polizeilich noch statistisch registriert war.
– Es lagen ungenaue Angaben zum Alter bzw. zum Unfallort vor.

Übererfassung: 5 Verstorbene, deren Tod nicht den Kriterien des StVUnfStatG entspricht. Davon war in
– 2 Fällen ein leicht verlaufender Alleinunfall Folge einer akuten Erkrankung aus natürlicher Ursache und in
– 3 Fällen trat der Tod durch unfallunabhängige Erkrankungen ein. Dies wurde autopsisch bzw. klinisch gesichert.

1985 ermittelten wir 6 Verkehrstote mehr als statistisch ausgewiesen, entsprechend einer Dunkelziffer von 6,1% bezogen auf 98 Getötete:

Untererfassung: 3 Unfallopfer, deren Tod weder bei der Polizei noch bei der Officialstatistik vermerkt war. Die Verunfallten verstarben innerhalb eines Zeitraumes von 1-18 Tagen. Bei allen ist der Unfallort nicht genau dokumentiert.

Übererfassung: 3 Verstorbene, bei denen der Tod durch eine konkurrierende Erkrankung eintrat. Auch dies wurde klinisch bzw. durch Obduktion untermauert.

Im ganzen gesehen resultiert für alle Jahrgänge ein Dunkelfeld von 6,2% mit einer Untererfassung von 2,7 und einer Übererfassung von 3,5%.

Diskussion

Auch diese Studie zeigt, daß ein relevantes Dunkelfeld bei der statistischen Erfassung von Verkehrstoten existiert. Mit einem Erfassungsgrad von ca. 94% liegt die Registrierquote im Bereich bisher ermittelter Werte anderer Autoren (2, 3, 4, 5, 8).

Die höchste Fehlerfassungsquote mit 5 Verkehrstoten bezogen auf beide Untersuchungs-jahrgänge wurde im Stadtstaat Bremen beobachtet. Aus einem für diese Region spezifischen geographischen Problem resultierend war die Anzahl der Untererfaßten zu Beginn dieser Erhebung noch viel höher (7). Dies betraf 9 Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang, die sich 1985 ereigneten. In sämtlichen Fällen war der Ort des Unfallgeschehens nicht dokumentiert. Ein Abgleich der Daten der Statistischen Landesämter Bremens und Niedersachsens ergab jedoch eine korrekte Zuweisung (1): Die Unfälle ereigneten sich in unterschiedlichen, der Stadt Bremen angrenzenden, Stadt- und Landkreisen Niedersachsens. Die Verletzten wurden entweder in regionale Krankenhäuser eingeliefert und weiter in die Schwerpunkt-kliniken der Hansestadt verlegt oder direkt dorthin verbracht. Hier erlagen sie nach unterschiedlicher Dauer innerhalb von 30 Tagen ihren Verletzungen. Für die statistische Erfassung jedoch ist nicht der Sterbeort, sondern der Unfallort maßgebend; somit konnte ihr Tod in den relevanten Archivunterlagen Bremens nicht eruiert werden.

Wegen der relativ geringen Fallzahlen ist diese Studie nur für die untersuchten Regionen repräsentativ. Eine weitere Erhebung in 14 Stadt- und Landkreisen Nordrhein-Westfalens in den Jahren 1979/84 erbrachte eine Dunkelziffer von 5,8%. Unter Einbeziehung der nach über 30 Tagen an den Unfallfolgen Verstorbenen erhöht sie sich auf 7,9%. Weiterhin erbrachte diese Untersuchung einen weitaus geringeren Anteil von Übererfassungen (0,7%) (8).

Beide Arbeiten belegen auch die statistisch verzeichnete Rückläufigkeit der Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang. Seit Beginn der 70er Jahre hat hierzu die Verkehrssicherheitspolitik einen erheblichen Beitrag geleistet.

Die amtliche Unfallstatistik bildet ein wichtiges Kriterium für die Beurteilung der Verkehrssicherheitsentwicklung. Es wäre wünschenswert, ihre Erfassungsgenauigkeit in weiteren Feldstudien – etwa in 5 oder 10 Jahresschritten – zu überprüfen. Dem jedoch sind in den letzten Jahren zunehmend datenschutzrechtliche Bedenken entgegengetreten und unterbinden somit eine nicht unwesentliche Hilfeleistung in der Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit.

Literatur

1. *Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt):*
Anonymisierter Datenbestand über Verkehrsunfälle, die sich im Stadtstaat Bremen und den angrenzenden Stadt- und Landkreisen ereigneten (1992).
2. *Grandel, J.:*
Die Genauigkeit krankt an der Dunkelziffer. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik, Heft 12, 327-9 (1985).
3. *Hautzinger, H., Stenger, H., Barg, C., Ottmann, G., Potdevin, D.:*
Genauigkeit der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik. Ergebnisbericht zum Forschungsprojekt 8003 der BASt (1983).
4. *Püschel, K., Brinkmann, B.:*
Zur Dunkelziffer von Verkehrstoten. Hamburger Ärzteblatt, 162-6 (1984).
5. *Siegener, W., Lenhart, W.:*
Analyse von Unfalldunkelziffern.
Forschungsbericht der BASt, Bereich Unfallforschung (1986).
6. *Statistisches Bundesamt Wiesbaden:*
Verkehr – Straßenverkehrsunfälle 1985.
Fachserie 8, Reihe 3.3, Heft 12, 1-28 (1985). Sowie persönliche Mitteilung 1992.
7. *Statistisches Landesamt Bremen:*
Persönliche Mitteilung 1992.
8. *Metzner, G., Fechner, G., Brinkmann, B.:*
Dunkelziffer der Verkehrsunfalltotenstatistik.
Internationales Verkehrswesen, 1./2. Heft, 25-29 (1992).

Abstract

Fatal traffic accidents from 3 regions of the Federal Republic of Germany were analysed and compared with the relevant official statistics with regard to two time periods. The results revealed that 6.2% of cases were unreported. This inaccurate figure was mostly due to an underrecording of road deaths and to a lesser extent to overrecording. In this present study there were no cases of traffic victims, who died more than 30 days after the accident.