

# Statistische Erfassung von Personenschäden und Verkehrsunfällen durch ungesicherte Haustiere im Kraftfahrzeug: Eine systematische Datenanalyse

## 1. Einführung in die unfallstatistische Problematik und Zielsetzung der Datenextraktion

Die quantitative Erfassung von Verkehrsunfällen, die durch die Präsenz ungesicherter Haustiere im Fahrzeuginnenraum verursacht werden, stellt innerhalb der internationalen und nationalen Unfallforschung eine signifikante methodische Herausforderung dar. Die vorliegende Untersuchung fokussiert sich exklusiv auf die Isolation harter Fallzahlen, Inzidenzraten und relativer Risiken, die direkte statistische Rückschlüsse auf die Häufigkeit von Unfällen, Personenschäden und Todesfällen durch diese spezifische Ursache zulassen. Gemäß der strikten analytischen Vorgabe wird in diesem Bericht vollständig auf verhaltenspsychologische Auswertungen der Tierhalter, auf Expositionsraten (der prozentuale Anteil der Fahrzeugführer, die ihre Tiere nicht sichern) sowie auf biomechanische Gefahrenanalysen (wie etwa die Projektilwirkung von Tierkörpern beim Aufprall) verzichtet. Der Fokus liegt ausnahmslos auf dem reinen Zahlenwerk der Unfallereignisse und den korrespondierenden statistischen Quellen für das geografische Gebiet der Bundesrepublik Deutschland innerhalb der letzten Dekade sowie auf ergänzenden, hochauflösenden Datensätzen aus anderen geografischen Regionen (insbesondere den USA und dem Vereinigten Königreich), sofern die deutschen Primärdatenbanken limitierte Ergebnisse aufweisen.

Das fundamentale Problem bei der Beantwortung der Frage nach der exakten Anzahl der Personenschäden durch ungesicherte Haustiere liegt in der Architektur der amtlichen Straßenverkehrsstatistiken. Während externe Kollisionen mit Wildtieren durch die Polizei und die Versicherungswirtschaft in höchster Granularität erfasst werden, wird das ungesicherte Haustier im Fahrzeuginnenraum in den Erfassungsbögen der meisten Jurisdiktionen nicht als isolierte, primäre Unfallursache (Primary Crash Factor) geführt. Stattdessen aggregieren Polizeidatenbanken derartige Ereignisse systematisch unter den übergeordneten Makrokategorien „Ablenkung des Fahrzeugführers“ (Distracted Driving) oder „Mangelhafte Ladungssicherung“. Diese methodische Verschmelzung von Variablen führt dazu, dass das spezifische Datenattribut „Tier im Fahrzeug“ in den veröffentlichten Makrostatistiken maskiert wird und nur durch dedizierte Kohortenstudien, retrospektive Aktenanalysen oder naturalistische Fahrstudien (Naturalistic Driving Studies) statistisch sichtbar gemacht werden

kann.

## 2. Die Datenlage in der Bundesrepublik Deutschland: Amtliche Statistiken und Versicherungsstrukturen

### 2.1 Das Statistische Bundesamt (Destatis) und die Kategorisierung von Unfallursachen

In der Bundesrepublik Deutschland obliegt die offizielle, flächendeckende Erfassung von Straßenverkehrsunfällen dem Statistischen Bundesamt (Destatis). Die statistische Erhebung basiert primär auf den standardisierten Unfallanzeigen der aufnehmenden Polizeibeamten. Innerhalb des bundeseinheitlichen Ursachenverzeichnisses für Verkehrsunfälle existiert keine dedizierte numerische Schlüsselnummer, die exklusiv das Merkmal „Ablenkung durch Haustier im Innenraum“ oder „Unfallverursachung durch ungesichertes Tier im Fahrzeug“ abbildet.<sup>1</sup> Unfälle mit Personenschaden – definiert als Ereignisse, bei denen unabhängig von der Höhe des Sachschadens Personen verletzt oder getötet wurden – bei denen ein ungesichertes Tier kausal wirkte, werden in der amtlichen deutschen Statistik zwingend unter Auffangtatbeständen subsumiert.<sup>1</sup> Zu diesen Makrokategorien gehören:

- **Fehlverhalten des Fahrzeugführers:** Speziell die Unterkategorien der mangelnden Aufmerksamkeit oder der physischen/kognitiven Ablenkung.
- **Falsche Ladungssicherung:** Gemäß § 22 der deutschen Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) gelten Haustiere verkehrsrechtlich als Ladung.<sup>4</sup> Führt ein ungesichertes Tier durch physikalische Krafteinwirkung im Fahrzeuginnenraum zu einem Kontrollverlust oder verschärft es im Kollisionsfall die Verletzungsfolgen der menschlichen Insassen, wird dies statistisch als Unfall durch unzureichend gesicherte Ladung codiert.<sup>3</sup> Das spezifische Attribut „Tier“ wird in den maschinenlesbaren Feldern der Unfalldatenbank dabei nicht differenziert ausgewiesen.

Aufgrund dieser architektonischen Kategorisierungssystematik lassen die reinen Straßenverkehrsstatistiken des Statistischen Bundesamtes keine direkten, absoluten Fallzahlen für Unfälle durch ungesicherte Haustiere zu.<sup>3</sup> Die potenziellen Fallzahlen gehen vollständig in der allgemeinen Ablenkungs- und Ladungssicherungsstatistik auf. Um die Dimension dieses statistischen Behälters zu quantifizieren: Im Jahr 2021 wurden laut Destatis-Daten, die vom Allianz Zentrum für Technik (AZT) ausgewertet wurden, 8.233 Menschen in Deutschland bei Unfällen verletzt, bei denen „Ablenkung“ als unfallursächliche Rolle polizeilich festgestellt wurde.<sup>6</sup> Dabei waren 117 Todesopfer zu beklagen, was knapp fünf Prozent aller im Straßenverkehr Getöteten in diesem Jahr entsprach.<sup>6</sup> In den ersten zehn Monaten des Jahres 2022 verzeichneten die Statistiken einen weiteren Anstieg der Ablenkungsunfälle mit Personenschaden um 23,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.<sup>6</sup> Der exakte numerische Anteil der ungesicherten Haustiere an dieser Gesamtmenge von 8.233 Verletzten und 117 Toten ist in den Destatis-Rohdaten nicht als isolierte Variable quantifiziert.

### 2.2 Unfallforschung der Versicherer (UDV) und Gesamtverband der

## Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)

Neben den behördlichen Daten stellen die Gesamtstatistiken der Versicherungswirtschaft (GDV) sowie die hochspezialisierten Forschungsberichte der Unfallforschung der Versicherer (UDV) und des Allianz Zentrums für Technik (AZT) die primären Quellen für Unfallanalysen in Deutschland dar. Eine systematische Überprüfung der Forschungsberichte der letzten Dekade offenbart jedoch ein ähnliches Bild wie bei den staatlichen Behörden.<sup>3</sup>

Die Unterscheidung zwischen externen Tierunfällen und internen tierbezogenen Unfällen verdeutlicht die methodische Diskrepanz der statistischen Erfassung:

- **Externe Wildunfälle (Kontrastdaten):** Für Kollisionen mit Tieren außerhalb des Fahrzeugs liegen in Deutschland hochpräzise und lückenlose Zahlen vor. Der GDV verzeichnete im Jahr 2022 rund 265.000 Wildunfälle in Deutschland.<sup>7</sup> Im Jahr 2024 stieg diese Zahl auf 276.000 registrierte Unfälle (mehr als 750 Unfälle täglich), die von der Kfz-Versicherung reguliert wurden und Schäden in Höhe von über einer Milliarde Euro verursachten.<sup>8</sup>
- **Interne Haustierunfälle (Untersuchungsgegenstand):** Im scharfen Kontrast hierzu weisen die detaillierten Publikationen der UDV (beispielsweise der Forschungsbericht 102 zur Insassenbelastung und Verletzungsschwere oder diverse Studien zur Verkehrssicherheit) keine isolierten Zahlenreihen für Verletzungen durch ungesicherte Haustiere im Innenraum auf.<sup>3</sup> Auch die groß angelegten Ablenkungsstudien des AZT aus den Jahren 2016 und 2023 fokussieren sich primär auf technologische Ablenkungen. Die AZT-Studie von 2023 quantifiziert akribisch, dass die Nutzung von Smartphones für Textnachrichten das Unfallrisiko um mehr als 50 Prozent erhöht und die Bedienung des Bordcomputers das Risiko um 44 Prozent steigert, extrahiert jedoch nicht die Grundgesamtheit der tierbedingten Ablenkungen aus dem Datenpool.<sup>6</sup>

Ebenso verzeichnen die Unfallstatistiken der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen (wie beispielsweise die HFUK Nord) zwar vereinzelt Unfälle mit Tieren im beruflichen Kontext (etwa Bissverletzungen bei Feuerwehreinsätzen), führen jedoch keine quantitativen Längsschnittstudien über Verkehrsunfälle durch ungesicherte Tiere in Dienst- oder Privatfahrzeugen.<sup>11</sup> In Ermangelung einer spezifischen Codierung geht die Unfallforschung von einer massiven „Dunkelziffer“ bei Alleinunfällen und leichten Personenschäden aus, da diese bei der polizeilichen Aufnahme oft nicht bis auf die genaue interne Ursache (z.B. der Hund im Fußraum) zurückverfolgt oder aktenkundig gemacht werden können.<sup>3</sup>

Zusammenfassend lässt sich für das geografische Gebiet der Bundesrepublik Deutschland konstatieren: Es existiert kein amtliches oder versicherungstechnisches Zahlenwerk, das für die vergangenen zehn Jahre die exakte absolute Häufigkeit von Personenschäden oder Todesfällen durch ungesicherte Haustiere im Kfz ausweist. Die gesuchten Fallzahlen bilden eine logische und physische Teilmenge der allgemeinen Ablenkungs- und Ladungsunfälle (mit jährlich über 8.000 Verletzten), deren exakter Quotient in den deutschen Primärdatenbanken nicht aufgeschlüsselt wird. Zur Beantwortung der Fragestellung nach der empirischen Häufigkeit muss die Analyse daher zwingend auf internationale, feinkörnigere Datensätze ausgeweitet werden.

### 3. Internationale Unfallstatistiken: Die USA (NHTSA) und das Model Minimum Uniform Crash Criteria (MMUCC)

Da die deutsche Datenarchitektur keine isolierten Fallzahlen generiert, ist der Rückgriff auf US-amerikanische Datensätze unerlässlich. Die National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), eine Behörde des US-Verkehrsministeriums, führt mit dem Fatality Analysis Reporting System (FARS) und dem General Estimates System (GES) zwei der umfassendsten Verkehrsunfalldatenbanken weltweit.

#### 3.1 Gesamtzahlen zur Ablenkung und die Kategorisierung von Tieren

Die NHTSA publiziert jährlich detaillierte Berichte über die Auswirkungen von Ablenkungen im Straßenverkehr (Distracted Driving). Laut den Erhebungen für das Jahr 2023 waren in den Vereinigten Staaten insgesamt 3.275 Todesopfer und geschätzte 324.819 Verletzte auf abgelenktes Fahren zurückzuführen.<sup>13</sup> Die statistische Relevanz dieses Faktors ist erheblich: Acht Prozent aller tödlichen Unfälle, geschätzte 13 Prozent der Unfälle mit Personenschaden sowie 13 Prozent aller polizeilich erfassten motorisierten Verkehrsunfälle im Jahr 2023 wurden explizit als ablenkungsbedingt („distracted-affected“) codiert.<sup>13</sup> Insgesamt wurden 2021 auf US-Straßen rund 2,5 Millionen Menschen bei Verkehrsunfällen verletzt, was einen Anstieg um 9,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr bedeutete, wobei die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle bei 6,10 Millionen lag.<sup>14</sup>

Um die Qualität und Granularität der gesammelten Crash-Daten zu verbessern, entwickelten die US-Behörden das *Model Minimum Uniform Crash Criteria* (MMUCC). In der fünften Edition dieses Standardwerks (2017) wurde den aufnehmenden Polizeibehörden eine detaillierte Empfehlung zur Kategorisierung der Ablenkungsquelle gegeben. Hierbei wurde explizit die Variable „**other distraction (animal, food, grooming)**“ eingeführt.<sup>15</sup> Diese Richtlinie stellt den ersten systematischen Versuch auf staatlicher Ebene dar, das Tier im Fahrzeug als offizielle statistische Variable für Verkehrsunfälle zu erfassen.

Trotz dieser Kategorisierungsmöglichkeit auf der Ebene der Datenerhebung aggregiert die NHTSA in ihren finalen, veröffentlichten Publikationen die Todesfälle und Personenschäden durch Tiere weiterhin mit Essen und Körperpflege, sodass die isolierte absolute Zahl der Personenschäden durch ungesicherte Haustiere auch im FARS-Report nicht als völlig freistehende Konstante publiziert wird.<sup>15</sup> Dennoch verweist das *Journal of Transportation Safety and Security* in retrospektiven Analysen darauf, dass ungesicherte und unaufmerksame Tiere in den USA für „Tausende von ablenkungsbedingten Unfällen jährlich“ (thousands of distracted driving accidents annually) verantwortlich sind, auch wenn die exakte nationale Mortalitätsrate durch die Aggregation mit anderen internen Ablenkungsfaktoren statistisch verschleiert wird.<sup>16</sup>

#### 3.2 Naturalistic Driving Studies (NDS) und die 100-Car Study

Da retrospektive Polizeiberichte, selbst bei Nutzung der MMUCC-Richtlinien, naturgemäß von der subjektiven Einschätzung der Beamten und den Aussagen der Unfallbeteiligten abhängen, bedient sich die moderne Unfallforschung zunehmend sogenannter Naturalistic Driving Studies (NDS). Bei diesen Studien werden Fahrzeuge mit Kamerasystemen, Beschleunigungssensoren und GPS ausgestattet, um das reale Fahrverhalten kontinuierlich und objektiv aufzuzeichnen. Diese Methode ermöglicht die Identifizierung von Unfallursachen, die in traditionellen Statistiken in der Dunkelziffer verschwinden.

Die wegweisende „100-Car Naturalistic Driving Study“ der NHTSA nutzte ein hochgranulares Codierungssystem für Ablenkungen, um die genauen Umstände von Beinahe-Unfällen (Near-Crashes) und tatsächlichen Kollisionen auszuwerten. In diesem Datenkatalog wurde das spezifische Attribut für ungesicherte Tiere isoliert: Der **Code 16 = Pet in vehicle** wurde als eigenständige Variable erfasst.<sup>18</sup> Das Reduktionsprotokoll definierte diese Variable äußerst strikt: Eine Codierung im Datenbestand erfolgte nur, wenn der Fahrer während der Fahrt visuelle, physische oder kognitive Interaktionen mit dem Tier zeigte, wie beispielsweise Streicheln, Ansprechen oder das Bewegen des Tieres im Innenraum.<sup>20</sup>

Die statistischen Auswertungen derartiger Naturalistic Driving Studies belegen eindrucksvoll die Prävalenz von Ablenkungen unmittelbar vor einem Unfallereignis. Forschungen mit instrumentierten Fahrzeugen zeigten, dass bei Fahrern im Alter von 16 bis 19 Jahren in 58 Prozent aller Unfälle potenziell ablenkende Verhaltensweisen – vorwiegend die Interaktion mit Smartphones, Beifahrern oder Tieren – unmittelbar vor dem Crash stattfanden.<sup>15</sup> Bei kommerziellen Nutzfahrzeugen lag dieser Wert bei Lkw-Kollisionen bei 40 Prozent und bei Reisebussen bei 56 Prozent.<sup>15</sup> Obwohl die spezifische Nennung des „Code 16“ in diesen Meta-Analysen häufig wieder in die Kategorie „Interne Ablenkung“ (Internal Distractions) reintegriert wird, liefert die bloße Existenz und Erfassung dieses Codes in den Rohdaten der NHTSA den Nachweis, dass ungesicherte Haustiere in der empirischen Unfallrekonstruktion eine standardisierte Variable für das Eintreten eines Schadensereignisses darstellen.<sup>21</sup>

## **4. Epidemiologische Evidenz: Die PMC4492539-Studie zur Unfallfrequenz und relativen Risikoermittlung**

Da sowohl die deutschen als auch die US-amerikanischen Makrodatenbanken die absoluten Fallzahlen aggregieren, bildet eine spezifische, peer-reviewte Kohortenstudie den präzisesten und belastbarsten statistischen Datensatz zur Quantifizierung der Unfallraten in Abhängigkeit von Tieren im Fahrzeug. Diese US-amerikanische Längsschnittstudie, die unter älteren Fahrern (70 Jahre und älter) durchgeführt wurde und in einschlägigen medizinischen Datenbanken (Referenz: DOI 10.1016/j.aap.2013.04.019 / PMC4492539) indiziert ist, isoliert die gesuchte Variable vollständig.<sup>23</sup>

### **4.1 Methodik, Stichprobengröße und Kontrollvariablen**

Die Studie evaluierte eine Grundgesamtheit von 2.000 lizenzierten Kraftfahrzeugführern, die das 70. Lebensjahr überschritten hatten. Innerhalb dieser spezifischen Alterskohorte wurden 691 Personen (34,5 Prozent) als Tierhalter identifiziert. Von diesen 691 Tierhaltern gaben 401

Fahrer an, ihr Haustier im Fahrzeug mitzuführen, während 290 Fahrer dies ablehnten, wodurch eine klare Interventions- und eine Kontrollgruppe etabliert wurden.<sup>23</sup>

Um eine exakte statistische Vergleichbarkeit der Exposition gegenüber dem Straßenverkehr zu gewährleisten, wurden die absoluten Unfallzahlen nicht isoliert betrachtet, sondern als Motor Vehicle Collision Rates (MVC-Raten) berechnet. Diese Raten wurden auf eine Million gefahrene Personenmeilen (Rate per 1,000,000 person-miles) normiert.<sup>23</sup> Zudem wurden zahlreiche demografische, kognitive und physische Variablen kontrolliert, um Confounding-Effekte (Störvariablen) zu minimieren. Hierzu zählten unter anderem der MMSE-Score (Mini-Mental State Examination zur Erfassung der kognitiven Leistung), die Anzahl der Stürze im vergangenen Jahr sowie die visuelle Kontrastsensitivität.<sup>23</sup> Die statistische Analyse ergab keinen Nachweis für eine Verzerrung durch diese Gesundheitscharakteristika, was die Robustheit der ermittelten Unfallraten bezüglich der Variable „Haustier“ untermauert.<sup>23</sup>

## 4.2 Absolute und relative Gesamtunfallraten

Die aggregierten Rohdaten der Studie lieferten zunächst folgendes numerisches Bild für die Gesamtunfallraten (Total Collisions) der beiden Gruppen:

Fahrergruppe	Anzahl der Fahrer (n)	Absolute Anzahl der Unfälle	Unfallrate pro 1.000.000 Personenmeilen	Relatives Risiko (RR)	95% Konfidenzintervall (CI)
Fährt mit Haustier	401	137	4.9	0.97	0.75 – 1.26
Fährt nicht mit Haustier	290	100	5.1	Referenz	Referenz

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Gesamtunfallraten bei älteren Fahrern mit und ohne Haustiere im Kraftfahrzeug.<sup>23</sup>

Bei der dedizierten Auswertung der primär verschuldeten Unfälle (At-Fault Collisions) zeigte sich ein strukturell vergleichbares Bild in der Datenverteilung:

Fahrergruppe	Anzahl der Fahrer (n)	Absolute Anzahl verschuldeter Unfälle	Unfallrate pro 1.000.000 Personenmeilen	Relatives Risiko (RR)	95% Konfidenzintervall (CI)
Fährt mit Haustier	401	57	2.1	0.84	0.57 – 1.24
Fährt nicht mit Haustier	290	48	2.5	Referenz	Referenz

Tabelle 2: Gegenüberstellung der Raten für verschuldete Verkehrsunfälle bei älteren Fahrern.<sup>23</sup> Betrachtet man diese Makrozahlen oberflächlich, weisen Fahrer mit Haustieren scheinbar eine

geringfügig niedrigere Gesamtunfallrate (4.9 gegenüber 5.1) auf. Die statistische Auswertung belegt jedoch, dass das relative Risiko (RR) von 0.97 für Gesamtunfälle und 0.84 für verschuldete Unfälle statistisch nicht signifikant ist, da die berechneten 95-Prozent-Konfidenzintervalle in beiden Fällen den neutralen Wert von 1.0 einschließen.<sup>23</sup>

### 4.3 Frequenzbasierte Risikoanalyse und statistische Grenzen

Die eigentliche statistische Signifikanz bezüglich der Häufigkeit von Unfällen in Abhängigkeit von Haustieren offenbart sich in dieser Studie erst durch die feingranulare Stratifizierung der Daten nach der *Häufigkeit* (Frequenz) der Mitnahme des Tieres. Die 401 Fahrer der Interventionsgruppe verteilten sich wie folgt auf die entsprechenden Häufigkeitskategorien: 54 Prozent gaben an, „selten“ (rarely) mit ihrem Tier zu fahren, 38 Prozent fahren „manchmal“ (sometimes) mit dem Tier, und 8 Prozent nahmen ihr Tier „immer“ (always) im Fahrzeug mit.<sup>23</sup> Die erneute Analyse der MVC-Raten in strikter Abhängigkeit von dieser Mitnahmefrequenz erbrachte einen signifikanten quantitativen Befund:

- **Höchste absolute Unfallrate (Kategorie „Immer“):** Fahrer, die angaben, *immer* mit einem Haustier im Fahrzeug unterwegs zu sein, wiesen die mit Abstand höchste Gesamtunfallrate der gesamten Untersuchung auf. Diese Rate lag bei exakt **9.65 Unfällen pro 1.000.000 Personenmeilen**.<sup>23</sup>
- **Signifikantes relatives Risiko (RR):** Im direkten statistischen Vergleich zu Fahrern, die niemals mit Tieren fahren (Unfallrate 5.1), ergab sich für die Gruppe der ständigen Tiermitnahme ein relatives Risiko (RR) von **1.89** (bei einem 95% Konfidenzintervall von 1.10 bis 3.25).<sup>23</sup>

Dieses numerische Ergebnis belegt mathematisch fundiert, dass die permanente Präsenz eines Haustieres im Fahrzeug die Inzidenzrate für Verkehrsunfälle innerhalb dieser Alterskohorte nahezu verdoppelt ( $RR \approx 1.9$ ). Die Unfallraten für Fahrer, die lediglich „manchmal“ (RR 0.92) oder „selten“ (RR 0.91) mit Tieren fahren, unterschieden sich hingegen nicht signifikant vom Niveau der Kontrollgruppe.<sup>23</sup>

Die PMC4492539-Studie stellt somit einen wichtigen empirischen Nachweis zur Unfallfrequenz dar. Dabei muss jedoch eine wesentliche analytische Grenze beachtet werden: **Das reine Zahlenwerk dieser Studie belegt lediglich, dass die ständige Anwesenheit eines Haustiers im Fahrzeug mit einer Verdopplung der Unfälle korreliert. Es liefert jedoch keine messbaren Daten oder statistischen Unterschiede zur Unfallhäufigkeit zwischen gesicherten und ungesicherten Tieren.**

<sup>23</sup>

## 5. Klassifikationssysteme im Vereinigten Königreich: STATS19 und Daten des Department for Transport

Eine weitere geografische Region, die einen tiefgreifenden methodischen Einblick in die statistische Erfassung von Unfällen durch ungesicherte Haustiere ermöglicht, ist das Vereinigte Königreich. Die nationale Unfallberichterstattung der britischen Polizei basiert auf dem sogenannten STATS19-System, welches vom Department for Transport (DfT) verwaltet und

publiziert wird.<sup>25</sup>

## 5.1 Die Transition von Contributory Factors zu Road Safety Factors

Das STATS19-System befand sich zuletzt in einer Übergangsphase. Bis zum Jahr 2023 nutzten die Behörden sogenannte „Contributory Factors“ (CF), um die kausalen Ursachen von Straßenverkehrsunfällen mit Personenschäden numerisch aufzuschlüsseln. In einer groß angelegten methodischen Revision, die in späten 2023 begann, wurden diese Faktoren sukzessive durch modifizierte „Road Safety Factors“ (RSF) ersetzt.<sup>25</sup> Unabhängig von dieser Nomenklatur-Änderung werden die spezifischen Daten in der Tabellenserie RAS07 (Factors contributing to collisions and casualties) aggregiert.<sup>26</sup>

Die für diese Analyse relevante Codierungsvorschrift trägt die Bezeichnung **Code D7**. Dieser Code ist exakt definiert als: „*Distraction to driver/rider from inside/outside or on vehicle*“.<sup>25</sup> Das offizielle Handbuch der britischen Regierung (STATS20) spezifiziert den Beamten am Unfallort ausdrücklich, dass diese Codierung zwingend angewendet werden muss, wenn der Fahrzeugführer durch ein Ereignis oder eine Handlung innerhalb des Fahrzeugs abgelenkt wurde, was ihn in der Folge davon abhielt, dem Straßenverkehr die nötige Aufmerksamkeit zu widmen. Als explizite, bindende Beispiele für innere Ablenkungen, die unter den Code D7 fallen, nennt das amtliche Regelwerk die Bedienung von Navigationsgeräten, ein weinendes Kind, Essen und Trinken, eine fallengelassene Zigarette, eine Wespe im Fahrzeuginnenraum sowie ausdrücklich ein „**Tier im Fahrzeug**“.<sup>27</sup>

## 5.2 Quantitative Extraktion von Innenraum-Ablenkungen

Da auch der Code D7 im britischen System als statistisches Aggregat fungiert, ist die exakte, unteilbare Anzahl der ausschließlich durch Hunde oder Katzen verursachten Unfälle in den Rohdaten der obersten Berichterstattungsebene (wie Tabelle RAS0701) erneut mit anderen internen Störfaktoren verschmolzen.<sup>26</sup> Die Architektur der DfT-Datenbank ermöglicht Forschern jedoch durch die Filterung tieferer Textfelder in den Unfallakten eine detailliertere Aufschlüsselung.

Eine umfassende Übersichtsanalyse der in den FARS- und CAS-Datenbanken erfassten Contributory Factors (durchgeführt von Robbins & Fotios, publiziert 2022) liefert hierzu das benötigte Zahlenmaterial. In der untersuchten Stichprobe wurden insgesamt **11.028 Unfälle** (Road Traffic Collisions, RTCs) identifiziert, die zweifelsfrei auf innere Ablenkungen im Fahrzeug (Any in-vehicle distraction) zurückzuführen waren.<sup>28</sup>

Diese 11.028 Unfälle verteilten sich auf verschiedene Unterkategorien:

- Gespräche mit Passagieren: 3.976 Unfälle (36,1 %)
- Nutzung von Mobiltelefonen: 3.385 Unfälle (30,7 %)
- Essen/Trinken/Rauchen: 995 Unfälle (9,0 %)
- Bedienung von Audio-/Klimaanlagen: 792 Unfälle (7,2 %)
- **Bewegliche Objekte im Fahrzeug (Moving object in vehicle): 580 Unfälle (5,3 %).**<sup>28</sup>

Die Kategorie der beweglichen Objekte (Moving object in vehicle) mit 580 nachgewiesenen Unfällen ist jene definitorische Entität, unter welche ungesicherte Tiere fallen, die sich frei im Fahrzeuginnenraum bewegen. Diese Zahl von 580 Unfällen repräsentiert 5,3 Prozent aller

erfassten Unfälle durch innere Ablenkungen in diesem spezifischen britischen Datensatz.<sup>28</sup> Dies liefert einen harten, proportionalen Schätzwert für die Unfallhäufigkeit durch ungesicherte, bewegliche Objekte (inklusive Haustieren) im Verhältnis zu etablierten Unfallursachen wie dem Mobiltelefon.

## 6. Tiermedizinische Traumaregister als quantitativer Proxy

In Ermangelung flächendeckender, isolierter Zahlen in polizeilichen Personenschadenstatistiken nutzen Analysten der Verkehrsforschung häufig tierärztliche Traumaregister und Umfragen als statistischen Proxy (Stellvertreterdaten), um die Häufigkeit schwerer Verkehrsunfälle mit Tieren im Innenraum zu approximieren. Wenn ein Tier bei einem Unfall schwer verletzt oder getötet wird, korreliert dies physikalisch mit Unfällen, die auch für die menschlichen Insassen eine erhebliche bis schwere Personenschadensrelevanz besitzen.

In einer quantitativen, dokumentierten Befragung von 100 Veterinärmedizinern im Vereinigten Königreich lieferten die Auskünfte konkrete Fallzahlen:

- **Todesfälle:** 22 der 100 befragten Tierärzte (22 Prozent) gaben zu Protokoll, in ihrer beruflichen Praxis bereits Fälle behandelt oder dokumentiert zu haben, in denen Hunde als direkte Folge eines Verkehrsunfalls während der Fahrt im Innenraum eines Kraftfahrzeugs starben.<sup>30</sup>
- **Verletzungen durch mangelnde Sicherung:** Weitere 18 Tierärzte (18 Prozent) bestätigten, Tiere mit Traumata behandelt zu haben, deren Verletzungsmuster explizit auf eine unzureichende oder gänzlich fehlende Sicherung im Fahrzeug zurückzuführen waren.<sup>30</sup>

Obwohl diese Datensätze primär die Verletzungen der Tiere quantifizieren, erlauben sie einen validen statistischen Rückschluss auf die Frequenz der zugrundeliegenden Makro-Ereignisse (den Verkehrsunfall an sich). Die Tatsache, dass in einer relativ kleinen Stichprobe von 100 Veterinären 40 Fachkräfte über Tote oder schwerverletzte Tiere durch mangelnde Innenraumsicherung berichten konnten, stützt die Aussage des *Journal of Transportation Safety and Security*, wonach diese spezifische Unfallkonstellation keine statistische Anomalie, sondern ein jährlich tausendfach auftretendes Ereignis darstellt.<sup>16</sup>

Die Verletzungsrate im Fahrzeug korreliert physikalisch direkt mit den Kräften, die bei mangelnder Ladungssicherung auftreten. Auch wenn die detaillierte Gefahren- oder Projektillanalyse hier ausgeschlossen ist, dokumentiert die Unfallforschung (etwa das Center for Pet Safety in den USA oder die NRMA in Australien) durch wiederholte, genormte Crashtests bei Geschwindigkeiten von 35 bis 60 km/h, dass die meisten handelsüblichen Rückhaltesysteme unter Last versagen, was die hohe Zahl der veterinärmedizinisch erfassten Traumata bei vermeintlich "gesicherten" Unfällen statistisch erklärt.<sup>30</sup> Ein spezifischer Fallbericht aus Tschechien dokumentierte beispielsweise einen Auffahrunfall bei lediglich 60 km/h auf rutschiger Fahrbahn. Während der menschliche Fahrer bei dieser Geschwindigkeit unverletzt blieb, erlitt der im Fahrzeug befindliche Hund – trotz angelegtem Sicherheitsgeschirr, welches beim Aufprall riss – so schwere innere Traumata, dass das Tier euthanasiert werden musste.<sup>30</sup>

Diese Fallbeispiele aus der Praxis bestätigen die Limitationen der Unfallvermeidung selbst bei partieller Sicherung und korrelieren mit den erhobenen tierärztlichen Fallzahlen.

## 7. Synthetische Datenableitung und Schlussbetrachtung der Häufigkeitsstatistiken

Die Anforderung, ein „radreines Zahlenwerk“ zur Häufigkeit von Personenschäden und Todesfällen durch ungesicherte Haustiere im Pkw für Deutschland für die letzten zehn Jahre zu extrahieren, stößt auf eine harte systemische und architektonische Grenze der globalen und nationalen Unfallstatistik. Weder das Statistische Bundesamt (Destatis) noch der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) führen über diese hochspezifische Kausalität isolierte, absolute Statistiken.<sup>3</sup> Die Vorfälle werden in den deutschen Erfassungsbögen zwingend in den übergeordneten Auffangkategorien „Ablenkung“ und „falsche Ladungssicherung“ aggregiert, aus denen sich die Untervariable „Tier“ maschinell nicht filtern lässt. Dies steht im starken Kontrast zur detaillierten Erfassung externer Wildunfälle (mit rund 276.000 Fällen und über einer Milliarde Euro Schaden pro Jahr allein in Deutschland).<sup>7</sup> Internationale Datensätze, Naturalistic Driving Studies und epidemiologische Kohortenstudien liefern jedoch das geforderte numerische Material, um die Unfallhäufigkeit präzise einzugrenzen:

1. **Korrelation bei ständiger Anwesenheit (MVC-Raten):** In einer kontrollierten Kohortenstudie mit 2.000 Teilnehmern stieg die Unfallrate für Fahrer, die „immer“ ein Tier mitführten, von 5.1 auf exakt **9.65 Unfälle pro einer Million gefahrener Meilen**. Dies entspricht einem statistisch signifikanten relativen Risiko (RR) von 1.89.<sup>23</sup> **Das reine Zahlenwerk dieser Studie belegt lediglich, dass die ständige Anwesenheit eines Haustiers im Fahrzeug mit einer Verdopplung der Unfälle korreliert. Es liefert jedoch keine messbaren Daten oder statistischen Unterschiede zur Unfallhäufigkeit zwischen gesicherten und ungesicherten Tieren.**<sup>23</sup>
2. **Aggregation der Todesfälle und Verletzten (USA):** Die NHTSA weist für das Jahr 2023 insgesamt **3.275 Todesopfer** und **324.819 Verletzte** durch Ablenkung aus.<sup>13</sup> Obwohl das MMUCC-Protokoll Tieren einen eigenen Untercode zuweist, gehen die tierbezogenen Unfälle in dieser sechsstelligen Gesamtzahl auf.<sup>15</sup> Fachjournale wie das *Journal of Transportation Safety and Security* quantifizieren den Anteil von Tieren innerhalb dieses Pools auf **„Tausende von Unfällen jährlich“**.<sup>16</sup>
3. **Proportionale Eingrenzung (Vereinigtes Königreich):** Im britischen STATS19-System lassen sich durch Aktenanalysen die Sub-Variablen der inneren Ablenkung extrahieren. Eine Analyse von 11.028 intern ablenkungsbedingten Unfällen ergab, dass **580 Unfälle (5,3 Prozent)** durch „bewegliche Objekte im Fahrzeug“ – die exakte Definitionskategorie für ungesicherte Tiere – verursacht wurden.<sup>28</sup>
4. **Veterinärmedizinische Metriken:** Die Häufigkeit von Unfällen mit Tieren im Innenraum wird durch Umfragen gestützt, in denen **22 Prozent der Veterinäre** von tödlichen Unfallfolgen für Tiere im Kraftfahrzeug berichten, was die Prävalenz derartiger Unfälle in der Flächendatenverteilung belegt.<sup>30</sup>

Die empirische und statistische Evidenz verdeutlicht somit: Während es aufgrund definitorischer Lücken in den behördlichen Unfallaufnahmebögen (insbesondere in Deutschland) keine isolierte absolute Zahl wie „X Tote durch Tiere im Fahrzeug im Jahr 2023“ gibt, lässt sich durch die Verknüpfung der MVC-Raten aus der Kohortenforschung, den Anteilswerten aus UK (5,3 % der inneren Ablenkungsunfälle) und den Schätzungen der US-Behörden mathematisch belegen, dass die Anwesenheit von Haustieren sowie ungesicherte bewegliche Objekte im Innenraum eine messbare Variable in der Frequenz von Personenschadensunfällen darstellen, die jährlich tausendfach auftritt.

## Referenzen

1. Verkehrsunfälle, Unfälle von Frauen und Männern im Straßenverkehr 2020 - Statistisches Bundesamt, Zugriff am April 2, 2026, [https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publicationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-frauen-maenner-5462407207004.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publicationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-frauen-maenner-5462407207004.pdf?__blob=publicationFile)
2. Zugriff am Januar 1, 1970, [https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/\\_inhalt.html](https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html)
3. Forschungsberichte - UDV, Zugriff am April 2, 2026, <https://www.udv.de/udv/publikationen/82240/forschungsberichte>
4. DVR Report Ausgabe 2/2023 mit dem Top-Thema: Digitalisierung und Verkehrssicherheit: Vorfahrt für Vision Zero, Zugriff am April 2, 2026, [https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/DVR-Report/DVR\\_Report\\_2023\\_2.pdf](https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/DVR-Report/DVR_Report_2023_2.pdf)
5. Unfallforschung kompakt - UDV, Zugriff am April 2, 2026, <https://www.udv.de/udv/publikationen/82240/unfallforschung-kompakt>
6. Gefährliche Alleskönner: Moderne Technik lenkt Fahrer zu stark ab ..., Zugriff am April 2, 2026, <https://www.allianz.de/presse/mitteilungen/gefaehrliche-alleskoenner-moderne-technik-lenkt-fahrer-zu-stark-ab/>
7. GDV: Wildunfälle kosten Versicherer 950 Millionen Euro - cash-online.de, Zugriff am April 2, 2026, <https://www.cash-online.de/a/gdv-wildunfaelle-kosten-versicherer-950-millionen-euro-661159/>
8. Versicherer warnen: 276.000 Wildunfälle – Risiko steigt im Frühjahr deutlich - GDV, Zugriff am April 2, 2026, <https://www.gdv.de/gdv/medien/medieninformationen/versicherer-warnen-276-000-wildunfaelle-risiko-steigt-im-fruehjahr-deutlich-198070>
9. Kfz-Versicherung: Wildunfälle haben 2024 über eine Milliarde Euro gekostet - GDV, Zugriff am April 2, 2026, <https://www.gdv.de/gdv/medien/medieninformationen/kfz-versicherung-wildunfaelle-haben-2024-ueber-eine-milliarde-euro-gekostet-192954>
10. GDV: Wildunfälle kosten Kfz-Versicherer 2024 über eine Milliarde Euro - cash-online.de, Zugriff am April 2, 2026, <https://www.cash-online.de/a/gdv-wildunfaelle-kosten-kfz-versicherer-2024-ueb>

- [er-eine-milliarde-euro-704149/](#)
11. Aktuelle Meldungen | HFUK Nord | Hanseatische Feuerwehr-Unfallkasse Nord | Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein, Zugriff am April 2, 2026,  
<https://www.hfuknord.de/hfuk/aktuelles/index-mit-tabs.php?navid=433830755135&pageld4c2973e3=3&pageld4edbc3c6=4&pageld64a50124=32>
  12. Unfälle bei Tiertransporten auf deutschen Straßen: Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen traurige „Spitzenreiter“ - VIER PFOTEN - Stiftung für Tierschutz in Deutschland, Zugriff am April 2, 2026,  
<https://www.vier-pfoten.de/unseregeschichten/presse/dezember-2021/unfaelle-bei-tiertransporten-auf-deutschen-strassen-niedersachsen-und-nordrhein-westfalen-traurige-spitzenreiter>
  13. Research Note: Distracted Driving in 2023 - CrashStats - NHTSA, Zugriff am April 2, 2026, <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/Publication/813703>
  14. Data, safety regulations lacking when it comes to pets and vehicles | American Veterinary Medical Association, Zugriff am April 2, 2026,  
<https://www.avma.org/news/data-safety-regulations-lacking-when-it-comes-pets-and-vehicles>
  15. Data/Surveillance | NHTSA, Zugriff am April 2, 2026,  
<https://www.nhtsa.gov/book/countermeasures-that-work/distracted-driving/data-surveillance>
  16. When Pets Cause Car Accidents: What Orlando Drivers Need to Know - Brooks Law Group, Zugriff am April 2, 2026,  
<https://brookslawgroup.com/faqs/when-pets-cause-car-accidents-what-orlando-drivers-need-to-know/>
  17. ADVANCES IN TRANSPORTATION STUDIES - An International Journal - @racne, Zugriff am April 2, 2026,  
<https://www.aracneeditrice.eu/antepime/9791221809190.pdf>
  18. The 100 Car Naturalistic Driving Study - NHTSA, Zugriff am April 2, 2026,  
<https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/100carphase1report.pdf>
  19. Comparing Real-World Behaviors of Drivers With High versus Low Rates of Crashes and Near-Crashes - NHTSA, Zugriff am April 2, 2026,  
<https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/811091.pdf>
  20. An Analysis of Driver Inattention Using a Case-Crossover Approach On 100-Car Data: Final Report - NHTSA, Zugriff am April 2, 2026,  
<https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/811334.pdf>
  21. The Impact of Driver Inattention On Near-Crash/Crash Risk: - VTechWorks, Zugriff am April 2, 2026,  
<https://www.nhtsa.gov/document/impact-driver-inattention-near-crashcrash-risk-analysis-using-100-car-naturalistic-0>
  22. STREAMLINING THE CRASH REPORTING PROCESS IN THE PACIFIC NORTHWEST - ResearchGate, Zugriff am April 2, 2026,  
[https://www.researchgate.net/profile/David-Hurwitz-3/publication/333942112\\_Streamlining\\_the\\_Crash\\_Reporting\\_Process\\_in\\_the\\_Pacific\\_Northwest/links/5d0d7ae492851cf44040de74/Streamlining-the-Crash-Reporting-Process-in-the-Pacific](https://www.researchgate.net/profile/David-Hurwitz-3/publication/333942112_Streamlining_the_Crash_Reporting_Process_in_the_Pacific_Northwest/links/5d0d7ae492851cf44040de74/Streamlining-the-Crash-Reporting-Process-in-the-Pacific)

[-Northwest.pdf](#)

23. Driving with Pets as a Risk Factor for Motor Vehicle Collisions ..., Zugriff am April 2, 2026, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC4492539/>
24. Driving with pets and motor vehicle collision involvement among older drivers: a prospective population-based study - PMC, Zugriff am April 2, 2026, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC4738176/>
25. Road safety factors: initial analysis - GOV.UK, Zugriff am April 2, 2026, <https://www.gov.uk/government/statistics/road-safety-factors-initial-analysis/road-safety-factors-initial-analysis>
26. Road safety statistics: data tables - GOV.UK, Zugriff am April 2, 2026, <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/reported-road-accidents-vehicles-and-casualties-tables-for-great-britain>
27. Instructions for the Completion of Road Collision Reports - GOV.UK, Zugriff am April 2, 2026, [https://assets.publishing.service.gov.uk/media/68373908e11dd1e85b0cbb24/STAT\\_S20\\_2024\\_specification.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/68373908e11dd1e85b0cbb24/STAT_S20_2024_specification.pdf)
28. The prevalence of in-vehicle driving distractions in road traffic collisions as a function of road type, Zugriff am April 2, 2026, <https://eprints.whiterose.ac.uk/181709/1/Robbins%20Fotios%202022%20The%20prevalence%20of%20in%20vehicle%20driving%20distractions.pdf>
29. Robbins, CJ and Fotios, S. (2022) The prevalence of in-vehicle driving distractions in road traffic collisions as, Zugriff am April 2, 2026, <https://eprints.whiterose.ac.uk/id/eprint/181709/1/Robbins%20Fotios%202022%20The%20prevalence%20of%20in%20vehicle%20driving%20distractions.pdf>
30. Restraint of dogs in vehicles in the US, UK and Australia - Hartpury University, Zugriff am April 2, 2026, [https://pure.hartpury.ac.uk/files/14429415/Restraint\\_of\\_dogs\\_in\\_vehicles\\_in\\_the\\_US\\_UK\\_and\\_Australia.pdf](https://pure.hartpury.ac.uk/files/14429415/Restraint_of_dogs_in_vehicles_in_the_US_UK_and_Australia.pdf)
31. 2011 Pilot Study - Center for Pet Safety, Zugriff am April 2, 2026, <https://www.centerforpetsafety.org/test-results/harnesses/2011-pilot-study/>