

Die Straßenverkehrsunfälle in München in den letzten fünf Jahren

Die Rezession hat fertiggebracht, was vorher als undenkbar erschien: Die Zahl der Kraftfahrzeuge, die bisher Jahr für Jahr mit nahezu gesetzesgleicher Regelmäßigkeit anstieg, ist im Jahr 1974 erstmals zurückgegangen. Für Wirtschafts- und Konjunkturpolitiker gilt dieser Tatbestand als Alarmzeichen; für Leute, die sich wegen der Gefahren, die vom Kraftfahrzeugverkehr ausgehen, Sorgen machen, war es weniger schlimm, weil man wohl davon ausgehen darf, daß schwächere Verkehrsströme auch geringere Gefahren bedeuten. Für die von den Kraftfahrzeugen ausgehenden langfristigen Umweltgefahren, Lärm- und Abgasschäden, mag dies zutreffen. Ob mit sinkenden Kraftfahrzeugzahlen auch die unmittelbaren Schäden, nämlich die durch Verkehrsunfälle verursachten, zurückgehen, soll nachstehend untersucht werden, wobei die vom Polizeipräsidium zur Verfügung gestellten Zahlen als Unterlage dienen.

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 1970 bis 1974

Tabelle 1

Jahr	Unfälle mit Personenschaden
1970	8 648
1971	8 663
1972	9 201
1973	8 001
1974	7 354

Straßenverkehrsunfälle 1970 bis 1974

Tabelle 2

Jahr	Unfälle insgesamt	Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Kfz- Bestand
1970 . . .	45 946	246	3 216	8 902	376 589
1971 . . .	44 085	248	3 121	8 857	411 529
1972 . . .	37 855	258	3 617	8 888	419 382
1973 . . .	31 902	204	3 022	7 994	425 252
1974 . . .	29 470	193	2 445	7 377	420 954

Entwicklung in % (1970 = 100)

1970 . . .	100	100	100	100	100
1971 . . .	96	101	97	99	109
1972 . . .	82	105	112	100	111
1973 . . .	69	83	94	90	113
1974 . . .	64	78	76	83	112

Tabelle 1 zeigt die Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, Tabelle 2 die Zahl der Verkehrsunfälle überhaupt und die dabei entstandenen Schäden an Leben und Gesundheit sowie an Sachwerten. Aus Tabelle 2 ist zu ersehen, in welchem Umfang die Zahl der Unfälle seit 1970 von Jahr zu Jahr zurückgegangen ist: Im Jahre 1970 wurden noch 45 946 Unfälle registriert, 1974 „nur“ 29 470, das sind um 36% weniger.

Die **Unfälle mit Personenschaden** erreichten erst 1972 ihren Höhepunkt. 9 201mal mußten damals Polizei und Rotes Kreuz tätig werden. 1973 wurden 8 001 und 1974 7 354 Unfälle, bei denen Personen zu Schaden kamen, gemeldet. Die Abnahme in diesem Zeitraum (1972—1974) errechnet sich mit 19,1%. Von 1973 auf 1974 betrug der Rückgang 7,6% bei allen Unfällen und 8,1% bei den Unfällen mit Personenschaden. Die schweren Unfälle, bei denen als Folge Verletzte oder gar Tote zu beklagen waren, haben etwas stärker abgenommen als die Unfälle insgesamt. Die Mehrzahl der Unfälle, nämlich 22 116 oder genau 75% gehen ohne Personenschaden ab. 11 011 dieser Unfälle mit nur Sachschaden können sogar als Bagatellunfälle bezeichnet werden. Trotzdem bleibt festzuhalten, daß auch 1974 im Durchschnitt täglich 80 Verkehrsunfälle in München passierten.

In Tabelle 2 sind die Personenschäden nach der Schwere ihrer Folgen unterteilt und den Gesamtunfallzahlen sowie den Kraftfahrzeugzahlen gegenübergestellt. Dabei wurde im zweiten Teil der Aufstellung das Jahr 1970 als Berechnungsgrundlage gewählt, um zu zeigen, wie sich die Entwicklung in den folgenden Jahren im Hinblick auf das Basisjahr gestaltete. Dabei zeigt sich, daß seit 1970 am stärksten die Zahl der Unfälle insgesamt sowie die Zahl der Schwerverletzten abgenommen hat, wogegen die Zahl der Leichtverletzten weniger stark zurückgegangen ist. Bei den Verkehrstoten war die Entwicklung ähnlich wie bei den Schwerverletzten (siehe auch Grafik auf S. 58).

Während die Kurve der Unfälle seit 1970 konstant nach unten ging, war sie bei den Verkehrstopfern zunächst noch angestiegen, um erst ab 1973 merklich abzufallen. Dabei ist bemerkenswert, daß die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten von 1970 bis 1972 relativ stark zunahm, bevor sie die relativ niedrige Marke von 1974 erreichte. Die Anzahl der leichter Verletzten blieb dagegen in den Jahren 1970, 1971 und 1972 fast gleich und ging auch in den beiden folgenden Jahren nicht so stark zurück wie bei Toten und Schwerverletzten.

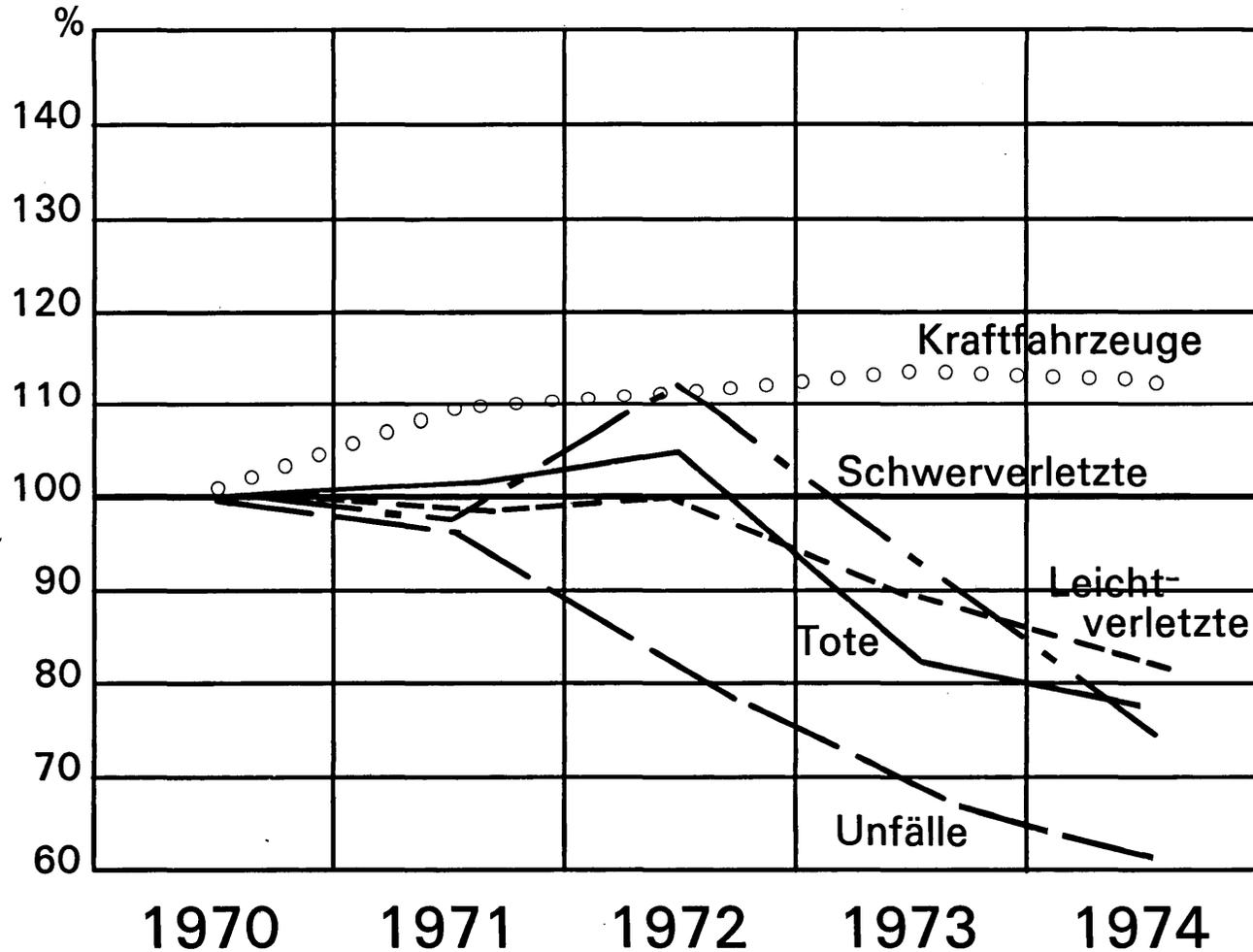
Straßenverkehrsunfälle nach Monaten

Tabelle 3

Monat	1970	1971	1972	1973	1974
Januar . .	3 655	3 894	2 540	2 627	2 213
Februar .	3 401	3 535	2 820	2 385	2 078
März . .	3 364	3 467	3 666	2 646	2 212
April . .	3 447	3 194	3 271	2 612	2 314
Mai . . .	3 651	3 626	3 124	2 914	2 277
Juni . . .	3 694	3 608	3 311	2 673	2 354
Juli . . .	4 240	4 043	3 509	3 015	2 809
August . .	3 618	3 345	3 365	2 332	2 257
September .	3 897	3 565	2 873	2 468	2 425
Oktober .	4 478	3 747	3 139	2 882	2 981
November .	4 298	3 952	3 139	2 682	2 599
Dezember .	4 203	4 109	3 098	2 666	2 951
Insgesamt .	45 946	44 085	37 855	31 902	29 470

Die Tabellen 3 und 4 geben Aufschluß über die monatliche Verteilung der Unfälle. An der seit Jahren festgestellten zeitlichen Häufigkeit hat sich auch im Beobachtungszeitraum (1970—1974) nichts Wesentliches geändert. Wenn man als Kriterium die Platzziffern 1 bis 3 heranzieht, so gehörte der Juli in allen fünf untersuchten Jahren zu den Mo-

Entwicklung des Verkehrsgeschehens in München (1970 = 100)



naten mit den meisten Unfällen. Je zweimal erscheinen die Herbstmonate November und Dezember in der Spitzengruppe, wogegen im Oktober zweimal die Jahreshöchstzahl und einmal die dritthöchste Unfallziffer registriert wurde. Die herausragende Unfallhäufigkeit im Juli kann nur mit dem anschwellenden Verkehrsstrom zur Hauptreisezeit erklärt werden. Viele Urlauber und Touristen, die um diese Jahreszeit nach München kommen, sind möglicherweise wegen geringer Ortskenntnisse für Unfälle besonders anfällig.

Monatliche Übersicht der Straßenverkehrsunfälle

Tabelle 4

Monat	Verkehrsunfälle		Getötete		Verletzte	
	1973	1974	1973	1974	1973	1974
Januar . .	2 627	2 213	11	13	886	753
Februar . .	2 385	2 078	13	17	780	632
März . . .	2 646	2 212	17	10	778	713
April . . .	2 612	2 314	21	15	838	787
Mai	2 914	2 277	20	13	980	808
Juni	2 673	2 354	23	12	1 109	859
Juli	3 015	2 809	17	13	1 120	972
August . . .	2 332	2 257	14	20	1 006	758
September .	2 468	2 425	22	22	955	859
Oktober . .	2 882	2 981	18	28	1 019	1 033
November . .	2 682	2 599	14	11	881	887
Dezember . .	2 666	2 951	14	19	664	761
Insgesamt .	31 902	29 470	204	193	11 016	9 822

Die hohen Unfallziffern im Herbst jedes Jahres können bisher nicht anders als mit den wetterbedingten Straßenverhältnissen erklärt werden, die offensichtlich manchen Fahrzeuglenkern mehr abverlangen als sie zu leisten im Stande sind.

Eine zeitliche Analyse bringt weiterhin zutage, daß die beiden Hälften des Jahres 1974 im Vergleich mit den entsprechenden Vorjahreszeiträumen ganz unterschiedlich abschneiden. Die Unfälle im 1. Halbjahr 1974 waren um 15,2% weniger als im gleichen Vorjahreszeitraum, im 2. Halbjahr 1974 blieben sie gegenüber Juli—Dezember 1973 nahezu gleich. Bei den Verkehrstoten ist dieser Unterschied noch augenfälliger. Im 1. Halbjahr stehen den 105 Verkehrstoten von 1973 nur 80 des Jahres 1974 gegenüber (Abnahme 23,8%). Im 2. Halbjahr 1974 mußten dagegen 113 Verkehrstote registriert werden, im gleichen Zeitraum 1973 nur 99. Daraus errechnet sich eine Zunahme von 14,1%. Der Anstieg vom 1. zum 2. Halbjahr 1974 betrug gar 28,4%.

Diese Zahlen deuten daraufhin, daß sich das Fahrverhalten auf unseren Straßen wieder verschlechtert. Die besonderen Verhältnisse im Zusammenhang mit der Ölkrise Ende 1973 — Anfang 1974 finden mit Sicherheit in den genannten Daten ihren Niederschlag. Ob sie aber eine „Normalisierung“ oder eine anhaltende Verschlechterung der Verkehrsmoral signalisieren, ist jetzt noch nicht endgültig feststellbar. Die bisher für 1975 vorliegenden Zahlen lassen das Letztere befürchten; zwar nicht was die Unfallhäufigkeit betrifft, aber in bezug auf die Verkehrstoten.

Die Tabellen 5 und 6 beschäftigen sich mit den Unfallbeteiligten und den Unfallsachen. In beiden Aufstellungen sind die sog. Bagatellunfälle ausgespart. Insgesamt wurden von der Münchener Polizei 37 350 Unfallbeteiligte festgestellt. Der Hauptanteil davon entfällt auf die Personenautos. 28 763 Pkw (77,0%) waren 1974 in München in

**Straßenverkehrsunfälle nach Verkehrsteilnehmern
und Unfallursachen*)**

Tabelle 5

Bezeichnung	1970	1971	1972	1973	1974
Unfallbeteiligte insgesamt .	39 627	39 810	44 872	40 804	37 350
davon waren					
Krafträder und Roller .	438	490	616	593	582
Personenkraftwagen (ohne Omnibusse) . . .	30 246	30 135	34 919	31 746	28 763
Alle übr. Kraftfahrzeuge	4 605	4 858	5 001	4 813	4 487
Straßenbahnen u. ä. . . .	464	474	555	440	370
Fahrräder und Mopeds .	1 497	1 420	1 436	1 249	1 328
Fußgänger	2 232	2 270	2 205	1 816	1 716
Sonst. Verkehrsteilnehmer	145	163	140	147	104
Polizeilich festgestellte Un- fallursachen zusammen .	26 368	25 745	29 486	28 120	24 972
davon Ursachen					
beim Führer des Kfz . . .	20 490	19 799	23 706	22 364	20 090
dar. Alkoholeinfluß . .	1 610	1 549	1 774	1 810	1 761
beim Rad- bzw. Mopedfhr.	683	679	711	687	675
dar. Alkoholeinfluß . .	32	38	19	35	26
bei and. Fahrz.-Führer . .	1 378	1 564	1 402	1 483	1 601
dar. Alkoholeinfluß . .	—	3	1	2	1
beim Fahrz. u. seiner Ladg.	325	284	292	279	241
beim Fußgänger	1 709	1 633	1 605	1 338	1 217
dar. Alkoholeinfluß . .	91	50	55	56	43
durch Straßenverhältnisse	1 237	1 293	1 203	1 435	634
durch Witterungseinflüsse	153	119	115	130	95
and. u. nicht festgestellte	393	374	452	404	419

*) Ohne Kleinunfälle.

Unfälle verwickelt. Auf dem nächsten Platz finden sich bereits die schwächsten Verkehrsteilnehmer, die Fußgänger, die dementsprechend am häufigsten als Opfer des Verkehrs auf der Strecke blieben. Verhältnismäßig selten (in 370 Fällen) waren Straßenbahnen an Unfällen beteiligt. Freilich ergibt eine Durchschnittsberechnung, daß im vergangenen Jahr ziemlich genau jeden Tag ein Verkehrsunfall passierte, an dem eine Trambahn beteiligt war.

Unter dem Aspekt möglicher Unfallverhütung ist eine Untersuchung der Unfallursachen interessanter als die der Unfallbeteiligten (Tabelle 5, 2. Teil). Hierbei stellt sich heraus, daß 20 090 Unfälle durch den Führer eines Kraftfahrzeuges und weitere 2 276 Unfälle durch andere Fahrzeugführer (einschließlich Rad- und Mopedfahrer) hervorgerufen wurden. In 1 217 Fällen lag die Unfallursache bei Fußgängern. Zusammengenommen waren 23 583 Unfallursachen auf subjektive Faktoren, das sog. „menschliche Versagen“, zurückzuführen. Nur 1 389 Ursachen waren nicht oder nicht ausschließlich menschlichem Fehlverhalten zuzumessen. In Prozenten ausgedrückt: 5,6% der Verkehrsunfälle sind auf ungünstige äußere Einflüsse, 94,4% auf subjektives Fehlverhalten verschiedener Verkehrsteilnehmer zurückzuführen, wobei der weitaus größte Anteil mit 80,5% auf die Kraftfahrzeuglenker entfällt. Andererseits können die eben genannten 5,6% nicht mit

letzter Sicherheit den objektiven Faktoren zugerechnet werden, weil darin ein Restposten von 419 Fällen enthalten ist, der nicht genau zuordenbar ist.

Die Aufstellung gibt darüber hinaus Aufschluß über die Anzahl von Verkehrsunfällen, bei denen Beteiligte unter Alkoholeinfluß standen. Bei 1 831 Verkehrsteilnehmern mußte die Polizei Trunkenheit als Unfallursache feststellen. Es handelte sich um 6,2% der Gesamtunfälle. Dieser Prozentsatz erscheint nicht sehr hoch, doch sollte nicht übersehen werden, daß die Unfälle, bei denen Trunkenheit mit im Spiel war, nicht weniger als 55 Menschen das Leben kosteten. Das sind 28,5% aller Verkehrstoten des Jahres 1974. Wie die Münchener Polizei weiterhin ermittelte, hatten 1 356 Unfallverursacher — das sind 74,1% — einen Blutalkoholgehalt von 1,3‰ und mehr. Zu erwähnen bleibt noch, daß die Zahl der Alkoholunfälle mit tödlichem Ausgang 1974 gegenüber dem Vorjahr erheblich angestiegen ist, nämlich von 41 im Jahr 1973 auf 55 im Berichtsjahr, das sind 34,1%. Auf die Ursache der tödlichen Unfälle wird noch näher eingegangen.

Die 1974 von Fahrzeuglenkern verursachten Unfälle nach Art der Verursachung

Tabelle 6

Unfallursache	Anzahl der Unfälle	%
Unachtsames Überholen, Vorbeifahren, Gefährdung des Gegenverkehrs	5 930	26,51
Nichtbeachten der Vorfahrt	2 631	11,77
Falsches Einbiegen	2 341	10,47
Zu schnelles Fahren	2 183	9,76
Zu dichtes Auffahren	2 060	9,21
Alkoholeinfluß	1 788	7,99
Unachtsames oder falsches Einordnen nach Anhalten, Halten oder Parken	1 426	6,38
Nichtbefolgen der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte, Ampeln und Zeichen	1 356	6,06
Unachtsames Rückwärtsfahren	713	3,19
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	643	2,87
Unachtsames Ein- und Ausfahren bei Grundstücken	554	2,48
Falsches Wenden	289	1,29
Keine oder falsche Anzeige bei Richtungsänderung	118	0,53
Unachtsames Öffnen der Wagentüre	83	0,37
Verkehrswidriges Halten oder Parken	73	0,33
Nichtbefolgen der Beleuchtungsvorschriften	58	0,26
Ermüdung	41	0,18
Körperliche oder gesundheitliche Behinderung	39	0,17
Nichtbeachten der vom Fahrer gegebenen Zeichen	16	0,07
Nichtbeachten der Warnzeichen für schienengleiche Wegübergänge	14	0,06
Nichtbeachten der Ablendvorschriften	10	0,05
Insgesamt	22 366	100

Die in Tabelle 5 u. a. aufgeführten, von Fahrzeuglenkern verursachten Unfälle sind in Tabelle 6 nach Gründen aufgegliedert. Wie der Zusammenstellung entnommen werden

kann, ist vorschriftswidriges Überholen die weitaus häufigste Unfallursache; 26,5% aller von Fahrzeuglenkern verursachten Verkehrsunfälle gehen auf dieses Delikt zurück. Nichtbeachten der Vorfahrt sowie falsches Abbiegen sind mit 11,8% bzw. 10,5% die nächsthäufigen Unfallursachen. Zu schnelles Fahren und zu dichtes Auffahren sind mit je rd. 10% ebenfalls häufig der Grund für Unfälle. Rund 8% der hier behandelten Unfälle sind auf Trunkenheit zurückzuführen, womit diese Ursache noch ziemlich weit oben in der Reihenfolge, nämlich an sechster Stelle, steht. Nachdem Alkoholeinfluß an allen Unfällen „nur“ mit 6,2% beteiligt ist, läßt der eben genannte höhere Prozentwert den Schluß zu, daß Trunkenheit bei Kraftfahrzeuglenkern häufiger als bei anderen Verkehrsteilnehmern zu Unfällen führt.

Erwähnenswert als Unfallursache sind noch falsches Einordnen oder Parken und Nichtbeachtung der Verkehrsregelung, auf deren Konto je 6% der Unfälle gehen. Die übrigen in der Tabelle festgehaltenen Unfallgründe sind am Gesamtgeschehen mit jeweils weniger als 5% beteiligt.

In diesem Zusammenhang ist die Frage nach dem Alter und der Fahrpraxis von Unfallfahrern von Interesse. Seit langem ist bekannt, wie unfallträchtig das erste Jahr nach dem Erhalt der Fahrerlaubnis ist. Die Daten in Tabelle 7 beweisen dies aufs neue. Die meisten Unfälle (3 096) wurden von Kraftfahrzeuglenkern hervorgerufen, die ihre Fahrerlaubnis kürzer als ein Jahr besaßen. Die letzte Gruppe, die ihren Führerschein schon über 10 Jahre besitzt, darf hier nicht mit verglichen werden, weil es sich dabei um die Zusammenfassung einer Restgröße handelt, die einen aus dem Rahmen fallenden Umfang hat.

Kraftfahrzeuglenker als Unfallverursacher — aufgeschlüsselt nach Lebensalter und Zeitraum der Fahrerlaubnis in Jahren

Tabelle 7

Fahrerlaubnis in Jahren	Lebensalter							Summe
	16—18	18—21	21—25	25—40	40—50	50—60	üb. 60	
bis 1 Jahr .	145	779	577	1 266	214	83	32	3 096
bis 2 Jahre .	—	233	317	548	114	38	19	1 269
bis 3 Jahre .	—	26	354	479	98	34	23	1 014
bis 4 Jahre .	—	8	248	415	73	46	13	803
bis 5 Jahre .	—	—	227	413	70	40	21	771
bis 6 Jahre .	—	—	135	476	75	36	24	746
bis 7 Jahre .	—	—	23	465	78	39	25	630
bis 8 Jahre .	—	—	12	500	91	43	15	661
bis 9 Jahre .	—	—	2	400	85	30	16	542
bis 10 Jahre über	—	—	—	501	102	46	43	692
10 Jahre .	—	—	—	1 646	1 102	804	745	4 297
Insgesamt .	145	1 046	1 895	7 109	2 102	1 248	976	14 521*)

*) Nur Fahrzeuglenker, die beim Unfall den Führerschein mit sich führten (also ohne die Fahrer, die den Führerschein vergessen hatten bzw. keinen Führerschein besaßen).

In bezug auf das Alter weisen die Zahlen darauf hin, daß jüngere Fahrer offensichtlich riskanter fahren als die älteren Verkehrsteilnehmer. Exakt läßt sich dies mit den vorlie-

genden Zahlen allerdings nicht beweisen, weil die jeweilige Bezugsgröße (die Gesamtheit aller Fahrer einer Altersstufe mit 1 Jahr usw. Fahrpraxis) fehlt.

Wie groß auch immer die materiellen Schäden bei Verkehrsunfällen sein mögen, die schlimmsten Folgen bleiben die Toten, die immer wieder zu beklagen sind. Im abgelaufenen Jahr 193.

Von diesen Verkehrstoten waren

in Kraftwagen	70
auf Krafträdern	10
auf Kleinkrafträdern und Fahrrädern mit Hilfsmotor	6
auf Fahrrädern	14
in sonstigen Fahrzeugen	2
Fußgänger	91

Fast die Hälfte aller Verkehrstoten (91 = 47,2%) waren 1974 Fußgänger.

Tödliche Verkehrsunfälle 1974 nach Ursachen

Tabelle 8

Ursache	Zahl der Unfälle	%	Zahl der dabei Getöteten	%
Zu schnelles Fahren	41	23,0	49	25,4
Unachtsames Überholen, Vorbeifahren, Gefährdung des Gegenverkehrs	15	8,4	19	9,9
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	14	7,9	14	7,3
Nichtbeachten der Vorfahrt	13	7,3	14	7,3
Falsches Einbiegen	12	6,7	13	6,7
Nichtbefolgen der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte, Ampeln und Zeichen	4	2,2	4	2,1
Zu dichtes Auffahren	4	2,2	5	2,6
Unachtsamer oder verbotener Wechsel des Fahrstreifens im fließenden Verkehr	2	1,1	2	1,0
Unachtsames Rückwärtsfahren	2	1,1	2	1,0
Falsches Wenden	2	1,1	2	1,0
Spielen auf oder neben der Fahrbahn	2	1,1	2	1,0
Nichtbeachten der Warnzeichen für schiengleiche Wegübergänge	1	0,6	1	0,5
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn durch Fußgänger	63	35,4	63	32,6
Andere Ursachen	3	1,9	3	1,6
Insgesamt	178	100	193	100

In Tabelle 8 ist zusammengestellt, wie es zu den tödlichen Unglücksfällen kam. Die Hauptursache war falsches Verhalten von Fußgängern beim Überschreiten von Straßen. 63 von ihnen fanden auf diese Weise den Tod. 69,2% der getöteten Fußgänger waren demnach an ihrem Tod ausschließlich oder doch zumindest überwiegend selbst schuld, weil sie sich im Straßenverkehr zu sorglos verhalten hatten. In diesem Zusammenhang erhebt sich die Frage, inwieweit an die Fußgänger gerichtete Verkehrserziehung hier

Besserung schaffen könnte (auf die Aufklärungsmaßnahmen unserer Polizei wird später noch eingegangen).

Abgesehen vom Fußgängerfehlverhalten ist zu schnelles Fahren die weitaus häufigste Ursache, die zu tödlichen Unfällen führte. Bei 41 Unfällen, die durch zu hohe Geschwindigkeit hervorgerufen wurden, kamen 49 Menschen ums Leben. Das sind 23,0% aller tödlichen Unfälle und 25,4% aller Todesopfer. Nachdem alle anderen Unfallgründe jeweils mit weniger als 10% am Gesamtgeschehen beteiligt sind, scheinen die Zahlen die oft gehörte Behauptung zu widerlegen, schnelles Fahren stehe in keinem ursächlichen Zusammenhang mit der Schwere der Unfallfolgen.

Wie weiter zu sehen ist, gehören falsches Überholen, Nichtbeachten der Vorfahrt, falsches Einbiegen und falsches Verhalten gegenüber Fußgängern zu den Ursachen, die relativ oft zu tödlichen Unfällen führen. Die genannten Gründe waren 1974 jeweils mit Prozentanteilen zwischen 5% und 10% an den Gesamtunfällen beteiligt.

Alter der Verkehrsoffer 1974

Tabelle 9

Jahre	Verletzte		Tote	
	insgesamt	davon Fußgänger	insgesamt	davon Fußgänger
bis unter 6 . . .	224	93	7	3
6 bis unter 14 . . .	608	261	5	2
14 bis unter 18 . . .	691	70	12	3
18 bis unter 21 . . .	865	55	16	3
21 bis unter 25 . . .	1 076	83	10	2
25 bis unter 40 . . .	3 423	346	36	10
40 bis unter 50 . . .	1 125	165	16	3
50 bis unter 60 . . .	741	127	19	9
60 bis unter 70 . . .	622	158	15	6
70 und mehr . . .	447	231	57	50
Insgesamt	9 822	1 589	193	91

Tabelle 9 gibt Auskunft über das Alter der 1974 verletzten und getöteten Personen. Besonders gefährdet sind unsere älteren Mitbürger, vor allem die, die zu Fuß unterwegs sind. In München waren 29,5% aller Verkehrstoten 70 Jahre und älter. Bei den getöteten Fußgängern betrug der Anteil der alten Menschen gar 54,9%. Ebenso nachdenklich wie diese Zahlen sollte die Tatsache stimmen, daß Jahr für Jahr eine große Anzahl von Kindern ihr Leben im Straßenverkehr verliert. Im Berichtsjahr wurden 12 Kinder unter 14 Jahren bei Verkehrsunfällen getötet.

Immer wieder kommt es zu Unfällen auf dem Schulweg. 1974 passierten insgesamt 135 Schulwegunfälle, an denen 136 Schulkinder beteiligt waren, von denen 1 getötet und 135 verletzt wurden, davon 101 so schwer, daß sie ins Krankenhaus eingeliefert werden mußten. Von den geschädigten Kindern waren 100 zu Fuß, 30 mit dem Fahrrad und 6 mit anderen Verkehrsmitteln auf dem Weg von oder zu ihrer Schule als das Unglück passierte.

Die doch relativ geringe Zahl von Schulwegunfällen (bei rund 119 400 Schulkindern errechnen sich für 1974 rund 49 Millionen Schulgänge) ist nicht zuletzt auf die großen Anstrengungen zurückzuführen, die Polizei und Öffentlichkeit unternehmen, um die Schulwege sicherer zu machen. 1974 waren ständig 69 Schulweghelfer, 39 Schülerlotsen, 3

Polizeihostessen und 13 Parküberwacher im Einsatz. Darüber hinaus verwendet die Münchener Polizei große Mühe auf die Verkehrserziehung unserer Kinder. Wie das Polizeipräsidium mitteilte, wurden 1974 insgesamt 134 927 Personen, darunter 113 131 Schüler im Rahmen der Verkehrsaufklärung geschult. Dabei handelt es sich im einzelnen um:

2 236	Kinder in Kindergärten bei 75 Verkehrsunterrichtsstunden
65 120	Grund- und Sonderschüler der 1. mit 4. Klassen bei 306 Aufführungen der Verkehrspuppenbühne
7 922	Grund-, Haupt- und Sonderschüler der 4. Klassen bei 239 Übungsveranstaltungen der Jugendverkehrsschule
22 843	Grund-, Haupt- und Sonderschüler der Klassen 3—9 bei 708 Verkehrsunterrichtsstunden
1 725	Gewerbeschüler bei 56 Verkehrsunterrichtsstunden
2 985	Realschüler bei 94 Verkehrsunterrichtsstunden
8 595	Gymnasiasten bei 255 Verkehrsunterrichtsstunden
1 705	Schüler bei Sonderunterrichtsstunden nach Schulwegunfällen
<u>113 131</u>	Gesamtzahl der Schüler
11 832	Besucher von 138 Verkehrsunterrichten gem. § 48 StVO
169	Teilnehmer an 169 Einzelbelehrungen
3 935	Behördenangehörige bei 53 Vorträgen
1 495	Angehörige von Altenheimen und -clubs bei 26 Vorträgen
440	Angehörige der Bundeswehr bei 10 Vorträgen
2 795	Zuhörer bei Elternversammlungen in 45 Vorträgen
515	Mitglieder verschiedener Vereine bei 14 Vorträgen
145	Angehörige privater Betriebe bei 3 Vorträgen
380	Beamte verschiedener Polizeidienststellen bei 4 Vorträgen
90	Insassen der Strafanstalten bei 6 Vorträgen
<u>21 796</u>	Gesamtzahl der Erwachsenen

Die Polizei kümmert sich nicht nur um die Kleinsten, sondern auch um unsere alten Mitbürger. 1974 hatte sie 26 Vorträge in Altenheimen und Altenclubs durchgeführt. Allerdings sind in bezug auf diesen Personenkreis die Anstrengungen noch nicht ausreichend, wie die Zahlen aus Tabelle 8 offensichtlich beweisen. Man muß sich aber auch vor Augen halten, daß es für unsere Polizei sehr schwierig ist, an ältere Menschen mit den Anliegen der Verkehrserziehung heranzukommen, ausgenommen natürlich solche in Heimen und Anstalten.

Die Maßnahmen der Polizei zur Verringerung der Verkehrsunfälle beschränken sich nicht auf die Verkehrserziehung. Große Anstrengungen werden auf die Überwachung der Verkehrsströme verwendet. So wurden 1974 in München 55 neue Lichtzeichenanlagen und eine weitere Fernsehanlage sowie eine Rotlichtüberwachungsanlage installiert. Damit gibt es im Stadtgebiet 795 Lichtzeichenanlagen, 40 Fernsehanlagen und 7 Rotlichtüberwachungsstellen. Daneben wurden die Radarkontrollen zur Geschwindigkeitsüberwachung verstärkt. Über 3 Millionen Kraftfahrzeuge wurden gemessen, was zu 164 405 Beanstandungen führte. Die Rotlichtüberwachungsanlagen konnten 24 287 Rotlichtsünder ertappen. Interessanterweise waren davon fast die Hälfte (11 823) auswärtige Fahrzeuglenker. Neben der mechanischen Überwachung wurde auch die Kontrolle durch Polizeistreifen verstärkt.

Die insgesamt für das Jahr 1974 rückläufigen Unfallzahlen lassen wieder einmal die

Hoffnung aufkommen, es könnte sich ein anhaltender Wandel im Verkehrsverhalten vor allem der Kraftfahrer anbahnen. Wie bereits angedeutet, sprechen allerdings die Zahlen der ersten Monate dieses Jahres gegen diese Annahme. Nachdem Monat für Monat wieder Zulassungsrekorde gemeldet werden, sind schon die objektiven Tatbestände (Kraftfahrzeugbestand) einem weiteren Unfallrückgang nicht günstig. Dazu kommt, daß sich das Verantwortungsgefühl der am Verkehr Beteiligten offensichtlich nicht fortentwickelt, was u. a. auch die 6 066 Fälle von Fahrerflucht beweisen, die 1974 registriert werden mußten. Unter diesen Aspekten ist es unmöglich, eine Vorhersage über die künftige Entwicklung zu wagen. Das Amt für Statistik und Datenanalyse wird über das Jahr 1975 berichten, sobald ausreichendes Datenmaterial vorliegt.

Ry.