

## Die Verkehrsunfälle in München im letzten Jahrzehnt

Nichts hat den äußeren Ablauf unseres täglichen Lebens in den letzten Jahrzehnten umfassender verändert als das Auto. Jahrelang wurde es als eine Art Wohlstandsbarometer und Statussymbol betrachtet. Eine geschickte Werbung, die jetzt darangeht, den Zweitwagen als wünschenswert zu propagieren, trug dazu bei, den Besitz eines privaten Kraftfahrzeuges als unbedingt notwendig erscheinen zu lassen. Allmählich beginnt sich eine sachlichere Betrachtungsweise durchzusetzen. Zwar steigt die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge von Monat zu Monat noch weiter an, aber auch die Erkenntnis, daß eine hemmungslose Motorisierung erhebliche Nachteile und Schäden für die Gesellschaft mit sich bringen kann, gewinnt ständig an Boden. Höhere Unfallziffern sowie Untersuchungen über den Anteil der Kraftfahrzeugabgase an der Luftverschmutzung machen die Öffentlichkeit in zunehmendem Maße auf die Gefahren, die der anschwellende Kraftfahrzeugstrom mit sich bringt, aufmerksam. Tag für Tag fallen dem Straßenverkehr Menschenleben und ungeheure materielle Werte zum Opfer, ganz zu schweigen von den

Tabelle 1

Jahr	Unfälle mit Personenschäden
1961	8 607
1962	7 963
1963	7 928
1964	8 205
1965	8 044
1966	8 031
1967	7 610
1968	7 576
1969	7 519
1970	8 648

Schmerzen und dem Kummer der Unfallopfer und ihrer Familien. Neuerdings werden auch die schädlichen Einflüsse untersucht, die vom Kraftfahrzeugverkehr auf die Umwelt ausgehen und damit Leben und Gesundheit der Menschen mittelbar bedrohen. Ein Beitrag in Heft 4/1970 der „Münchener Statistik“ hat dargestellt, welchen Veränderungen das Klima durch die Verstädterung unterworfen ist. Vor allem die innerstädtischen Bezirke haben unter diesen Einflüssen zu leiden. Es wurde gezeigt, daß am Rückgang der Sonnenscheindauer, an der Zunahme der Niederschläge sowie an der Vergiftung der Atemluft die Abgase der Kraftfahrzeuge erheblich beteiligt sind. Die Gefahren, die der menschlichen Gesundheit durch das Blei und andere metallische Schadstoffe in den Abgasen der Autos drohen, werden immer deutlicher erkannt und einer breiten Öffentlichkeit durch erschreckende Beispiele von Lebensmittelvergiftungen sichtbar gemacht.

Die Forderungen, gegen die Nachteile, die eine weiter zunehmende Motorisierung mit sich bringt, mehr als bisher zu tun, nehmen an Dringlichkeit zu. Die Beteiligung am Kampf gegen die Verkehrsunfälle ist vielseitig. Die öffentliche Hand bemüht sich durch den Ausbau verkehrsgerechter Straßen, die Installierung neuer Ampelsysteme, die Anlegung von Fußgängerzonen,

-brücken und -unterführungen, durch Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, durch verstärkte Verkehrsüberwachung und Erlaß neuer Vorschriften um größere Sicherheit im Straßenverkehr. Presse, Rundfunk, Fernsehen, Verkehrspolizei und Schulen versuchen, durch Aufklärung und Unterrichtung die Bürger zu verkehrsgerechtem Verhalten zu erziehen, um so die Unfallziffern zu senken. Wie aber die Zahlen für 1970 zeigen, konterkariert die fortschreitende Motorisierung alle Anstrengungen um mehr Sicherheit auf den Straßen: Die Flut der Unfälle steigt, die Opfer werden mehr, die Schäden größer. 1970 verloren 19123 Mitbürger ihr Leben auf den Straßen der Bundesrepublik. Das bedeutet, daß im abgelaufenen Jahr sovielen Menschen durch Straßenverkehrsunfälle umkamen, wie eine Stadt von der Größe Deggendorfs Einwohner hat.

Tabelle 2 **Straßenverkehrsunfälle 1961 bis 1970**

Jahr	Unfälle	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	Kfz-Bestand <sup>1)</sup>
1961 .....	32 814	222	3 137	7 718	199 150
1962 .....	35 905	215	2 658	7 648	222 751
1963 .....	39 494	248	2 768	7 591	243 072
1964 .....	40 914	250	2 670	8 074	261 621
1965 .....	42 438	232	2 642	8 199	280 804
1966 .....	43 969	220	2 600	8 196	299 181
1967 .....	37 791	187	2 566	7 605	312 680
1968 .....	37 508	199	2 493	7 844	327 603
1969 .....	38 676	179	2 505	7 637	347 534
1970 .....	45 946	246	3 216	8 902	376 589
<b>1961 = 100</b>					
1962 .....	109	97	85	99	112
1963 .....	120	112	88	98	122
1964 .....	125	113	85	105	131
1965 .....	129	105	84	106	141
1966 .....	134	99	83	106	150
1967 .....	115	84	82	99	157
1968 .....	114	90	79	102	165
1969 .....	118	81	80	99	175
1970 .....	140	111	103	115	189

<sup>1)</sup> Jahresmitte.

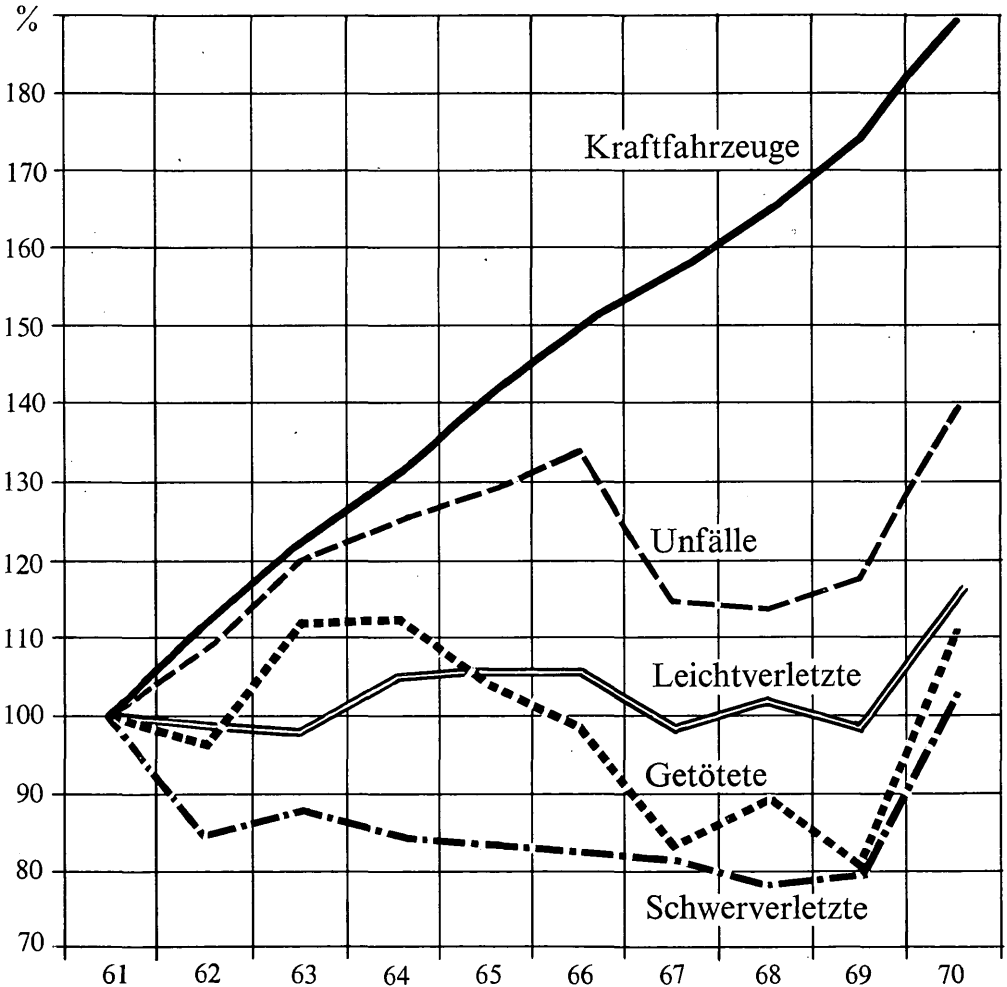
Der folgende Beitrag soll einen Überblick über die Verkehrsunfälle des vergangenen Jahres und die Entwicklung des Unfallgeschehens in den letzten zehn Jahren in München geben. (Vergl. dazu auch: „Münchener Statistik“ Jahrgang 1968 Heft 1 und 4.)

Wer auf Grund der Zahlen der Jahre 1967—1969 gehofft hatte, es sei gelungen, die Unfallflut einzudämmen, mußte im abgelaufenen Jahr eine herbe Enttäuschung hinnehmen. Auch wer glaubte, die Unfallträchtigkeit des Verkehrs nehme mit seiner zunehmenden Dichte und der damit erzwungenen Verlangsamung ab, wurde eines Besseren belehrt. Das Jahr 1970 schließt mit einer traurigen Bilanz. Die Zahl der Verkehrsunfälle, der leicht und schwer Verletzten erreichte einen neuen Höchststand. Lediglich die Verkehrstoten waren 1963 und 1964 zahlreicher. Alarmierend ist vor allem der unerwartet hohe und überproportionale Zuwachs bei den Personenschäden. Während 1970 die Einwohner um 3,1% und die Kraftfahrzeuge um 8,3% zunahmen, stieg die Zahl der Unfälle um 18,8%. Im gleichen Zeitraum wurden um 37,4% mehr Tote und um 28,4% mehr Schwerverletzte registriert als im Vorjahr. Hinter den Prozentzahlen stehen 246 Verkehrstote, 3216 Schwerverletzte und 8902 Personen, die leicht verletzt wurden. Mit dieser Steigerungsrate liegt die bayerische Landeshauptstadt erheblich

über dem Bundesdurchschnitt. Für das gesamte Bundesgebiet wurden, bezogen auf das Jahr 1970 folgende Veränderungsquoten errechnet: Straßenverkehrsunfälle insgesamt +15%, Verkehrstote +15%, Verletzte +12%.

Bei der Beobachtung der Unfallkurven in den letzten zehn Jahren konnte man bis 1970 auf eine gewisse Besserung hoffen, nahm doch die Zahl der Unfälle in den Jahren 1967 und 1968 gegenüber dem Höhepunkt 1966 merklich ab. 1969 ging sie geringfügig nach oben, um 1970 wieder steil anzusteigen. Die Unfälle mit Personenschäden erreichten einen ersten Höhepunkt im Jahr 1964. Von da ab waren Jahr für Jahr weniger Tote und Verletzte zu beklagen, bis dann 1970 eine Umkehr dieses erfreulichen Trends brachte.

**Entwicklung des Verkehrsgeschehens in München in Prozent (1961 = 100)**



Warum München mit den Zuwachsraten soweit über dem Bundesdurchschnitt liegt und auf welche Gründe die starke Zunahme im letzten Jahr zurückzuführen ist, läßt sich nicht eindeutig feststellen. Bisher hatte man angenommen, die größer werdende Verkehrsdichte und die damit verbundene Verlangsamung der Verkehrsströme bewirke eine Verringerung der schweren

Unfälle. Nun scheint aber ein Dichtewert erreicht zu sein, der eine Steigerung ohne Zunahme der Unfallzahlen nicht mehr zuläßt. Auch die vielen durch den U- und S-Bahnbau bedingten Straßensperren und Umleitungen mögen ihren Teil dazu beigetragen haben. Ob dem tatsächlich so ist, können erst die Zahlen der kommenden Monate beweisen, wenn das Verschwinden vieler Baustellen eine Normalisierung des Verkehrsflusses ermöglicht.

Die 70er Unfallzahlen zeigen vorerst recht deutlich, daß das allgemeine Risiko, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, in München, wie im übrigen Bundesgebiet, gestiegen ist. Von 100000 Münchenern verunglückten 1969 rund 14 tödlich, 778 wurden verletzt; 1970 waren es rund 18 Tote bzw. 899 Verletzte.

Tabelle 3 zeigt eine ziemlich gleichmäßige jahreszeitliche Verteilung des Unfallgeschehens. Sie beweist auch, daß die Unfallhäufigkeit vom Verkehrsaufkommen und den Witterungsverhältnissen mitbestimmt wird.

Tabelle 3 **Straßenverkehrsunfälle nach Monaten und Wochentagen**

Monat bzw. Wochentag	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Januar .....	2409	2900	3356	3290	2858	3542	3461	3371	2911	3655
Februar .....	1918	2376	3053	2748	3318	2571	2613	2905	2399	3401
März.....	2361	2842	2729	3052	3039	3759	3000	2580	2653	3364
April.....	2624	2432	2904	3127	2914	3397	2878	2744	2993	3447
Mai .....	3054	3240	3318	3291	3502	3993	3530	2846	2928	3651
Juni .....	2892	2823	3147	3298	3516	4063	3249	2731	3306	3694
Juli .....	3102	3320	3772	3658	4109	3994	3245	3527	3671	4240
August .....	2957	3215	3595	3561	3818	3745	2957	3247	3406	3618
September .....	2699	3131	3442	3483	3949	3505	2867	3454	3381	3897
Oktober .....	2917	3200	3503	4142	3652	4026	3387	3378	3519	4478
November .....	2731	3116	3540	3823	4099	3710	3258	3264	3773	4298
Dezember .....	3150	3310	3135	3441	3664	3664	3346	3461	3736	4203
Zusammen .....	32814	35905	39494	40914	42438	43969	37791	37508	38676	45946
davon am ...										
Sonntag .....	3140	3327	3532	3863	4145	3939	3377	3697	3632	4211
Montag .....	5145	5352	5906	6034	6178	6751	5772	5708	5962	7030
Dienstag .....	4681	5263	6001	6013	6240	6388	5645	5628	5632	6878
Mittwoch .....	4759	5352	5778	5834	5932	6218	5593	5647	5876	6578
Donnerstag .....	4816	5287	6159	6254	6565	6933	5923	5420	5832	6959
Freitag .....	5417	6621	6805	7103	7396	7823	6551	6197	6569	8061
Samstag .....	4856	4703	5313	5813	5982	5917	4930	5211	5173	6229

So war in den letzten zehn Jahren der Juli sechsmal der Monat mit der höchsten Unfallziffer. Die Hauptreisezeit, die viele Ortsfremde in unsere Stadt bringt, und damit die Kraftfahrzeugströme anschwellen läßt, findet mit Sicherheit in diesen Zahlen ihren Niederschlag. Weitere Monate mit Unfallspitzen sind der November und der Dezember. Viele Kraftfahrer sind offensichtlich auf die um diese Jahreszeit erwartungsgemäß einsetzenden Wetterumschwünge, die Matsch, Schnee und Eis bringen, nicht genügend vorbereitet oder können ihr Fahrverhalten nicht rasch genug den veränderten Straßenverhältnissen anpassen.

Der Wochenrhythmus ist seit 1961 gleich geblieben: Der Sonntag weist infolge Fehlens des Berufsverkehrs die geringste Unfallziffer auf. Die meisten Unfälle passieren am Freitag, wenn die Konzentrationsfähigkeit durch die Belastungen der zurückliegenden Arbeitswoche stark nachgelassen hat. Ermüdungserscheinungen am Ende eines Arbeitstages sind zusammen mit der um diese Zeit größten Verkehrsdichte die Ursachen für die tägliche Unfallspitze zwischen 16 und 19 Uhr.

Tabelle 4 zeigt, welche Unfallfolgen sich in den einzelnen Monaten ergaben. Der Spätherbst war in den beiden letzten Jahren besonders gefährlich: 1970 mußten die meisten Verkehrstoten im Dezember, 1969 im November beklagt werden.

Tabelle 4 **Monatliche Übersicht der Verkehrsunfälle**

Monat	Verkehrsunfälle		Tote		Verletzte	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970
Januar .....	2 911	3 655	8	15	785	866
Februar .....	2 399	3 401	9	21	468	624
März .....	2 653	3 364	11	12	532	712
April .....	2 993	3 447	19	20	735	820
Mai .....	2 928	3 651	14	20	736	1 002
Juni .....	3 306	3 694	21	20	883	1 098
Juli .....	3 671	4 240	14	18	1 123	1 133
August .....	3 406	3 618	18	22	976	1 142
September .....	3 381	3 897	15	18	983	1 061
Oktober .....	3 519	4 478	19	20	1 083	1 195
November .....	3 773	4 298	22	26	1 007	1 222
Dezember .....	3 736	4 203	9	34	831	1 243
Summe .....	38 676	45 946	179	246	10 142	12 118

In diesem Zusammenhang interessiert auch, inwieweit einzelne Gruppen von Verkehrsteilnehmern am Unfallgeschehen beteiligt waren. In Tabelle 5, die darüber Aufschluß gibt, konnten aus Platzgründen nur 6 Jahre aufgenommen werden. Sie hat noch einen zusätzlichen Mangel, der sich aber nicht ausschalten läßt: Seit 1967 werden kleinere Unfälle ohne Personenschaden nur noch global erfaßt! Das bedeutet, daß sich ab diesem Zeitpunkt die speziellen Tatbestände wie Unfallbeteiligte und Unfallursachen auf die Gesamtheit ohne sogenannte Bagatellunfälle beziehen. Ein unmittelbarer Vergleich mit den frühen Sechzigerjahren läßt sich nicht mehr durchführen.

Gleichzeitig mit der Zahl der Unfälle, ist auch die Zahl der Unfallbeteiligten nach oben gegangen (+15,5% gegen Vorjahr). Pkw und Fußgänger sind die Hauptakteure des Unfallgeschehens, freilich in unterschiedlichem Maße. Personenkraftwagen waren an 76,3% aller Unfälle beteiligt, die Fußgänger als nächststärkste Gruppe nur an 5,6%. Allerdings sind die Unfallfolgen für sie, wie noch zu zeigen sein wird, zumeist schwerer gewesen. In insgesamt 45 946 Unfälle waren 35 525 Kraftfahrzeuge verwickelt. Davon trugen 69,2% ein Münchener Kennzeichen, 0,6% gehörten den amerikanischen Streitkräften, 0,1% der Bundeswehr. Bei 6,5% konnte die Herkunft nicht festgestellt werden und 23,6% waren auswärtige Autos. Dieser hohe Anteil von nicht in München zugelassenen Fahrzeugen ist ein Beweis für die starke Beanspruchung des Münchener Straßennetzes durch Ortsfremde.

Während einer normalen Arbeitswoche strömen Tag für Tag bis zu 130 000 Berufs- und Ausbildungs pendler in die Stadt, von denen ein großer Teil den Weg zur Arbeitsstätte und nach Hause mit dem eigenen Wagen zurücklegt. Dazu kommen tagtäglich zahlreiche Besucher aus dem Umland sowie in den Urlaubsmonaten Tausende von Touristen, die mit ihren Fahrzeugen die Münchener Straßen zusätzlich belasten. Mangelnde Orts- und oftmals fehlende Sprachkenntnisse machen diese Gruppe Verkehrsteilnehmer besonders unfallanfällig.

In Tabelle 6 sind die Herkunftsländer der ausländischen Unfallfahrer zusammengestellt. Sie gibt in etwa auch Aufschluß über die Zusammensetzung der Münchener Auslandsgäste, weil der Anteil der einzelnen Nationalitäten am Unfallgeschehen ihrem Anteil am Gästeaufkommen

Tabelle 5 Straßenverkehrsunfälle nach Verkehrsteilnehmern und Unfallursachen<sup>1)</sup>

Bezeichnung	1961	1965	1967	1968	1969	1970
Unfallbeteiligte insgesamt	67 230	87 230	35 971	35 100	34 296	39 627
davon wären						
Krafträder und Roller	2 644	985	502	450	450	438
Personenkraftwagen (ohne Omnibusse)	47 782	69 430	27 263	26 744	26 075	30 246
Alle übrigen Kraftfahrzeuge	8 178	9 962	3 542	3 525	3 553	4 605
Straßenbahnen u. ä.	1 388	1 477	526	438	370	464
Fahrräder und Mopeds	4 620	2 585	1 758	1 648	1 648	1 497
Fußgänger	2 318	2 314	1 974	1 948	1 881	2 232
Sonstige Verkehrsteilnehmer	300	477	406	347	319	145
Polizeilich festgestellte Unfallursachen zusammen	38 237	52 377	25 669	25 758	23 877	26 368
davon Ursachen						
beim Führen des Kfz.	31 098	43 554	19 866	20 090	18 641	20 490
dar. Alkoholeinfluß	1 182	1 568	1 682	1 495	1 495	1 610
beim Rad- bzw. Mopedfahrer	2 515	1 313	855	912	892	683
dar. Alkoholeinfluß	234	98	66	60	46	32
bei einem anderen Fahrzeug-Führer	595	1 178	971	1 018	1 051	1 378
dar. Alkoholeinfluß	1	1	2	—	—	—
beim Fahrzeug und seiner Ladung	498	587	434	398	410	325
beim Fußgänger	1 873	1 798	1 568	1 461	1 396	1 709
dar. Alkoholeinfluß	201	154	134	107	93	91
durch Straßenverhältnis	1 224	2 903	1 387	1 297	972	1 237
durch Witterungseinflüsse	127	239	148	168	147	153
andere und nicht festgestellte	307	805	440	414	368	393

<sup>1)</sup> Ab 1967 ohne Kleinunfälle.

ziemlich genau entspricht. In keiner Weise trifft diese Feststellung jedoch auf die Amerikaner zu, die bei den Besucherzahlen mit Abstand an der Spitze stehen, bei der Unfallbeteiligung aber erst auf dem dritten Rang, was darauf zurückzuführen ist, daß sie für ihre Reisen aus verständlichen Gründen andere Verkehrsmittel verwenden als das Auto.

Nach wie vor bleiben die Fußgänger die am stärksten gefährdete Gruppe, wie aus Tabelle 7 hervorgeht. Sie sind nicht nur die langsamsten Verkehrsteilnehmer, sondern haben auch keinerlei schützendes Blech um sich. Von den 246 Toten, die der Verkehr 1970 forderte, waren 130 oder 52,8% Fußgänger. Ihr Anteil an den Verletzten ist mit 17,3% zwar geringer, liegt aber noch immer merklich über ihrer Beteiligung an den gesamten Unfällen, die 5,6% betrug.

Der zweite Abschnitt der Tabelle zeigt, wie sehr gerade unsere Mitbürger über 60 Jahre vom Verkehrstod bedroht sind. Die Altersgruppe zwischen 60 und 70 Jahren stellt 19,1% der Verkehrstoten. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung beträgt demgegenüber nur 10,6%. Noch auffällender ist das Mißverhältnis bei den über 70jährigen: Während nur 7,5% der Bevölkerung älter als 70 Jahre sind, standen 27,2% der Getöteten in diesem Alter. Dazu muß angemerkt werden, daß 45,4% der getöteten Fußgänger über 70 Jahre alt waren. Durch diese Zahl kommt die besondere Gefährdung der älteren Fußgänger besonders zum Ausdruck.

Bedauerlich ist auch, daß 1970 wieder mehr Kinder bis zu sechs Jahren unter den Verkehrsoptionen waren. Die Zahl der Verletzten ist von 267 auf 274 geklettert, die Zahl der Todesopfer hat sich sogar verdoppelt. Nimmt man allerdings die 6—14jährigen dazu, ergibt sich ein erfreulicheres Bild insofern, als im Berichtsjahr nur 3 Kinder dieser Altersstufe den Tod auf der Straße fanden, wogegen es im Vorjahr noch 8 waren.

Nun noch ein Blick auf die Unfallursachen (Tab. 5). Wie nicht anders zu erwarten, geht die Mehrzahl aller Unfälle, nämlich 20490, das sind 77,7%, auf den Führer eines Kraftfahrzeuges zurück. An zweiter Stelle liegen mit weitem Abstand die Fußgänger. Während sich die Witterungseinflüsse lt. dieser Tabelle auf das Verkehrsgeschehen wenig auswirken, machen sich ungünstige Straßenverhältnisse stärker bemerkbar, was 1237 Unfälle beweisen. Freilich kann der Einfluß schlechten Wetters durch diese Aufstellung nicht ausreichend dargestellt werden, weil nur Unfälle, bei denen der Witterung eindeutig und überwiegend die Schuld zukam, in den 153 Fällen dieser Art erscheinen. Eine genauere Durchleuchtung der Unglücksgründe ergibt, daß 25,6% der Unfälle, die Fahrzeuglenker hervorriefen, durch unachtsames Überholen oder Vorbeifahren, weitere 12,9% durch zu schnelles Fahren und 10,5% durch Mißachtung der Vorfahrt verursacht wurden. Vor allem die Anfänger am Steuer stellen eine Gefahr für den Verkehr dar. 3146 Unfälle gehen auf das Konto von Kraftfahrern, deren Fahrerlaubnis noch keine zwölf Monate alt ist. Zwar verschuldeten Personen, die ihren Führerschein schon länger als zehn Jahre besitzen, absolut gesehen noch etwas mehr Unfälle (3606), doch muß man in Betracht ziehen, daß auf diese Gruppe der größte Anteil von Führerscheinbesitzern überhaupt entfällt.

An den von Auto- und Motorradfahrern verursachten Unfällen waren die 18—25jährigen besonders stark beteiligt. Während auf diese Altersgruppe nur 13,7% der über 16jährigen Münchener entfallen, betrug ihr Anteil am Unfallgeschehen 22,1%. Waren Fußgänger die Urheber von Unfällen, so lag das erwartungsgemäß überwiegend am falschen Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn. 86,1% der Unfälle sind darauf zurückzuführen.

Das Problem der alkoholisierten Verkehrsteilnehmer beschäftigte auch im letzten Jahr Verkehrs-polizei und Justiz. In Unfälle unter Alkoholeinfluß waren Kraftfahrer absolut (1610 mal) und

Tabelle 6 **An Unfällen beteiligte ausländische Kraftfahrzeuglenker**

Herkunftsland	Beteiligte		Herkunftsland	Beteiligte	
	Insgesamt	davon als Verursacher		Insgesamt	davon als Verursacher
Österreich .....	180	106	Somalia .....	2	2
Italien .....	93	65	Finnland .....	2	1
USA .....	56	39	Irak .....	2	1
Frankreich .....	43	27	Kenia .....	2	1
Jugoslawien .....	38	27	Libanon .....	2	1
Schweiz .....	37	25	Portugal .....	2	1
Niederlande .....	28	19	Spanien .....	2	1
Großbritannien .....	19	14	Ungarn .....	2	—
Türkei .....	15	12	Afghanistan .....	1	1
Tschechoslowakei ..	11	9	Algerien .....	1	1
Griechenland .....	11	7	Arabische Republik (VAR)	1	1
Iran .....	10	8	Argentinien .....	1	1
Schweden .....	9	7	Bulgarien .....	1	1
Belgien .....	9	6	Irland .....	1	1
Kanada .....	6	5	Jordanien .....	1	1
Pakistan .....	6	5	Luxemburg .....	1	1
Rumänien .....	6	2	Südafrika .....	1	1
Australien .....	4	2	Syrien .....	1	1
Dänemark .....	3	3	Tunesien .....	1	1
			Summe .....	611	407

Tabelle 7 Die Unfallfolgen nach Art der Teilnahme und Alter der Unfallopfer

Art der Teilnahme	Getötete			Verletzte		
	1969	1970	Veränderung in %	1969	1970	Veränderung in %
auf Krafträdern .....	9	6	— 33,3	420	410	— 2,4
in Kraftwagen .....	63	78	+ 23,8	6448	8124	+ 26,0
auf Mopeds .....	4	5	+ 25,0	214	217	+ 1,4
auf Fahrrädern .....	18	25	+ 38,9	1160	1053	— 9,3
auf Mofa 25 .....	2	2	—	70	69	— 1,4
in sonstigen Fahrzeugen .....	2	—	.	119	144	+ 21,0
Fußgänger .....	81	130	+ 60,5	1711	2101	+ 23,0
Zusammen .....	179	246	+ 37,4	10142	12118	+ 19,5
<b>Alter der Verkehrsofper</b>						
bis 6 Jahre .....	2	4	+ 100,0	267	274	+ 2,6
6—14 Jahre .....	8	3	— 62,5	600	670	+ 11,7
14—18 Jahre .....	5	5	—	570	611	+ 7,2
18—21 Jahre .....	8	8	—	845	956	+ 13,1
21—25 Jahre .....	7	17	+ 142,9	1258	1568	+ 24,6
25—40 Jahre .....	50	51	+ 2,0	3455	4397	+ 27,3
40—50 Jahre .....	14	19	+ 35,7	1190	1363	+ 14,5
50—60 Jahre .....	17	25	+ 47,1	878	1027	+ 17,0
60—70 Jahre .....	31	47	+ 51,6	718	801	+ 11,6
über 70 Jahre .....	37	67	+ 81,1	361	451	+ 24,9
Zusammen .....	179	246	+ 37,4	10142	12118	+ 19,5

prozentual (92,5%) am häufigsten verwickelt. Aber auch zahlreiche von Radfahrern und Fußgängern hervorgerufene Unfälle waren auf die Wirkung hochprozentiger Getränke zurückzuführen. Insgesamt wurde nur bei 6,6% aller Unfälle Alkohol als Ursache festgestellt. Freilich sieht das Bild ganz anders aus, wenn man weiß, daß im letzten Jahr 30 Menschen, das sind 12,2% aller Verkehrstoten, durch Trunkenheit im Verkehr ums Leben kamen. Die meisten der betrunkenen Unfallverursacher hatten einen Blutalkoholgehalt von 1,30/00 und mehr aufzuweisen. 1970 mußte die Polizei 6284 Fälle von Unfallflucht registrieren, von denen 3993 aufgeklärt werden konnten. 2 Menschen kamen bei solchen Unfällen ums Leben. Beide Male konnte der Täter ermittelt werden. Die Unfallflucht hat mit 27% stärker zugenommen als die Zahl der Unfälle überhaupt. Die Aufklärungsquote bei diesen Delikten lag dagegen mit 63,5% unter dem Ergebnis des Vorjahres (67,8%).

Der vorstehende Bericht über das Unfallgeschehen 1970 zeigt, daß sich die Hoffnungen, die man auf Grund der Zahlen der beiden vorhergegangenen Jahre hegte, nicht erfüllt haben. Die Verantwortlichen ließen nichts unversucht, um dem Straßenverkehr einiges von seiner Gefährlichkeit zu nehmen. Verstärkte Aufklärung, verschärfte Überwachung, neue Signalanlagen und bessere Straßen konnten ein erneutes Ansteigen der Unglücksfälle allerdings nicht verhindern. Das rasante Wachstum der Motorisierung hat zu einer Verkehrsdichte geführt, die alle Bemühungen zunichte machte. Es muß sich erst noch herausstellen, ob die mit großen Erwartungen aufgenommene neue Straßenverkehrsordnung die erhoffte Verbesserung bringen kann, was aus Kreisen der Verkehrspolizei schon jetzt in Zweifel gezogen wird. Es steht zu befürchten, daß die Straßen unserer Städte solange „Schlachtfelder“ bleiben, bis durch neue und leistungsfähige Massenverkehrsmittel eine echte Alternative zum Individualverkehr geboten wird. Ry.