

## Das Verkehrsunfallgeschehen in München im letzten Jahrzehnt

Die jüngste technische Revolution der Motorisierung hat praktisch wohl alle Bevölkerungskreise mobilisiert. Als Motorisierte nutzen Millionen von Haushalten ihren Besitzstand und die fortschrittliche Teilhabe am Individualverkehr, die bisher weder Verkehrsenge noch sonstige Verkehrsbehinderungen zu mindern vermochten. Dabei fühlt sich ein jeder von „monopolistischen“ Fahrplänen und begrenzten Verkehrsnetzen befreit und kommt als „selbständiger Verkehrsteilnehmer“ zu jeder passenden Gelegenheit ohne Zeitreglementierung überall dort hin, wohin er gerade will.

Aber die Kehrseite der fortschrittlichen Motorisierung findet sich im Negativposten der Verkehrsunfälle. Immer wieder fordert der moderne Straßenverkehr Opfer an Gut und Leben. Alles Erdenkliche wird seit Jahren zur größeren Verkehrssicherheit getan, sei es durch verkehrsgerechten Ausbau der Straßen, durch den Ausbau der Ampelnetze oder durch den Ausbau von Fußgängerzonen, -brücken und -unterführungen, sei es durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und Verbesserung der Verkehrsordnung, der Verkehrserziehung wie auch der Verkehrsüberwachung. Die ernsthaften und unermüdlichen Bemühungen von Verkehrsbehörden und -organisationen sowie von Presse, Rundfunk und Fernsehen haben damit schon vieles zum Guten wenden und noch Schlimmeres abwenden können. Doch immer wieder stellen sich neue Unfälle ein, gleich der unheilvollen Köpfe der Hydra, die kaum abgeschlagen schon wieder nachwachsen. Offensichtlich gibt es noch keine fertigen Rezepte, um die Unfallgefahren ganz oder wenigstens bis auf seltene Fälle unter Kontrolle zu bringen. Allein im letzten Jahr hat der Kraftfahrzeugverkehr in der Bundesrepublik über 17000 Menschenleben ausgelöscht. In den letzten 5 Jahren sind es schon über 80000 Menschen gewesen. Das bedeutet etwa soviel, als ob in diesen 5 Jahren die kreisfreien Städte Landshut und Rosenheim ihre sämtlichen Einwohner verloren haben würden.

Außer den tausenden tödlichen Straßenverkehrsunfällen bereitet Jahr für Jahr die hohe Zahl von nahezu einer halben Million im Straßenverkehr verletzten Personen erhebliche Sorgen. Zwar haben die Maßnahmen zu größerer Verkehrssicherheit den grassierenden Anstieg der Verkehrsunfälle eingedämmt; die Unfallziffern haben in den vergangenen Jahren lange nicht in dem Maße zugenommen wie die Anzahl der Fahrzeuge. Dennoch ist die effektive Gefährdung der Menschen angesichts der heutigen ernsthaften Bemühungen um das Leben jedes einzelnen nach wie vor als permanent und längst nicht bewältigt zu bezeichnen.

In dem Zusammenhang interessiert natürlich, welches Ausmaß das Verkehrsunfallgeschehen in unserer Stadt erreicht hat und wie die Entwicklung im letzten Jahrzehnt verlaufen ist. Hinsichtlich der Verkehrsunfälle im Jahr 1967 ist schon in der Münchener Statistik im Heft 1 dieses Jahres berichtet worden, daß ihre Zahl trotz weiterer Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes nicht weiter gestiegen, sondern von 43969 im Jahr 1966 auf 37791 im Berichtsjahr zurückgegangen ist. Das war besonders erfreulich, weil

damit in der Münchener Kurve der Verkehrsunfälle der seit 1957 fortlaufend aufwärts gerichtete Trend erstmals unterbrochen wurde. Wie Tabelle 1 zeigt, sind im Jahr 1967 sogar noch 1700 Unfälle weniger als im Jahr 1963 registriert worden, in dem in unserer Stadt rund 70000 Kraftfahrzeuge weniger zugelassen waren (Mitte 1963: 243072 Kfz., Mitte 1967: 312680 Kfz.).

**Straßenverkehrsunfälle 1957 bis 1967**

Tabelle 1

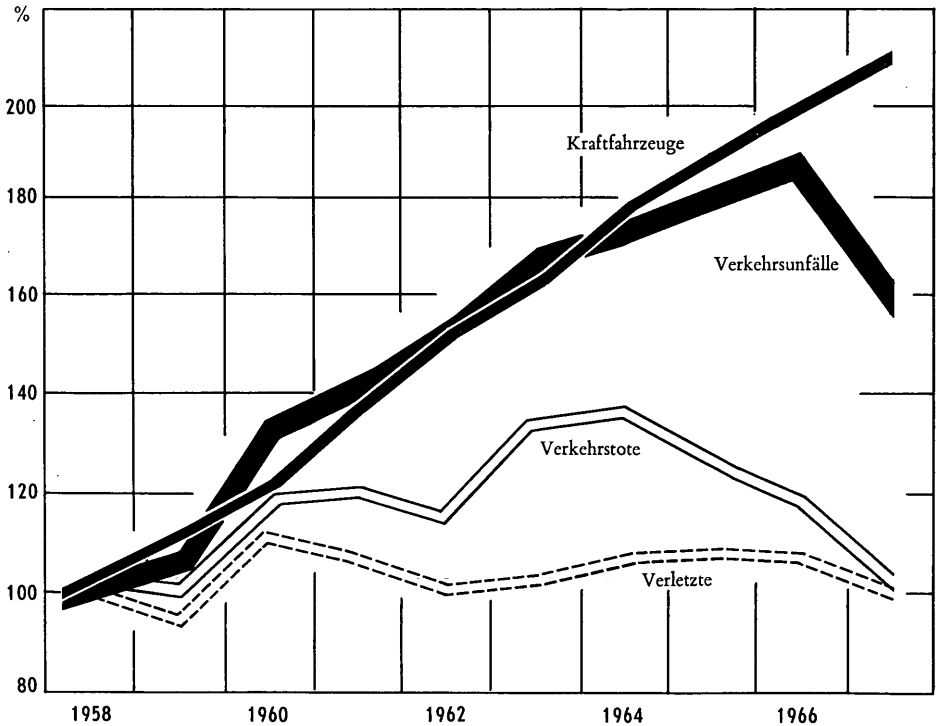
Jahr	Unfälle	Getötete	dgl. je 10000 Einw.	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Verletzte je 10000 Einw.	Kfz- Bestand <sup>1)</sup>
1957	22 061	244	2,47	3 998	6 416	105,62	140 174
1958	23 332	185	1,83	3 788	6 289	99,59	146 735
1959	25 321	185	1,79	3 252	6 356	92,93	162 900
1960	31 384	221	2,09	3 366	7 880	106,55	181 558
1961	32 814	222	2,04	3 137	7 718	99,91	199 150
1962	35 905	215	1,91	2 658	7 648	91,63	222 751
1963	39 494	248	2,14	2 768	7 591	89,60	243 072
1964	40 914	250	2,12	2 670	8 074	90,95	261 621
1965	42 438	232	1,92	2 642	8 199	89,71	280 804
1966	43 969	220	1,79	2 600	8 196	87,77	299 181
1967	37 791	187	1,51	2 566	7 605	81,88	312 680
1957 = 100							
1958	106	76	74	95	98	94	105
1959	115	76	72	81	99	88	116
1960	142	91	85	84	123	101	130
1961	149	91	83	78	120	95	142
1962	163	88	77	66	119	87	159
1963	179	102	87	69	118	85	173
1964	185	102	86	67	126	86	187
1965	192	95	78	66	128	85	200
1966	199	90	72	65	128	83	213
1967	171	77	61	64	119	78	223

<sup>1)</sup> Jahresmitte

Eine gewisse positive Entwicklung im Unfallgeschehen in unserer Stadt deutete sich schon vor geraumer Zeit an, denn bei den Unfällen mit Personenschäden lag die Spitze bereits im Jahre 1960. Seinerzeit entfielen von insgesamt 31384 Straßenverkehrsunfällen zusammen 9027 auf solche mit Personenschäden. Doch seither ist ihre Tendenz, wie die folgende Zahlenreihe zeigt, unter Schwankungen fallend gewesen.

Im Jahr 1967 waren unter den insgesamt 37791 Verkehrsunfällen nur noch 7610 Unfälle mit Personenschäden, d. h. rund ein Sechstel weniger als 1960. Dagegen hat die Zahl der Unfälle mit nur Sachschaden, darunter sehr häufig Bagatellunfälle, bis 1966 fortlaufend zugenommen. Der Anteil der Unfälle mit Personenschäden erreichte deshalb zuletzt mit 20% seinen niedrigsten Wert, während er 1960 maximal noch 28% ausgemacht hat.

## Entwicklung des Verkehrsgeschehens in München in Prozent (1958 = 100)



Die Zahl der durch Unfälle Getöteten je 10000 Einwohner ist seit 1963 rückläufig und erreichte 1967 mit 1,51 den überhaupt niedrigsten Wert seit 1957. Entsprechend ist in jüngster Zeit auch die Zahl der Verletzten zurückgegangen (1967: 81,88 je 10000 Einw.). Die Gründe für diese positive Entwicklung liegen in erster Linie darin, daß die Fahrgeschwindigkeit im Stadtverkehr abgenommen hat, sei es durch stärkeren Einsatz von Verkehrsampeln und intensiver Verkehrsüberwachung, sei es durch langsameren

Jahr	Unfälle mit Personenschäden
1960	9 027
1961	8 607
1962	7 963
1963	7 928
1964	8 205
1965	8 044
1966	8 031
1967	7 610

Verkehrsfluß infolge zu großer Verkehrsdichte. Nach Meinung der Münchener Verkehrspolizei hat aber auch die zunehmende Verkehrsreife der Kraftfahrer und eine bessere Verkehrsgesinnung dazu wesentlich beigetragen. Natürlich spielen bei der langfristigen Entwicklung der Unfälle noch andere Faktoren mit hinein, wie z. B. strukturelle Veränderungen in der Zusammensetzung des Verkehrsvolumens, gesetzgeberische Maßnahmen, die technische Entwicklung der Fahrzeuge sowie zeitliche Gegebenheiten (etwa Witterungseinflüsse), deren Auswirkungen im ganzen sich aber kaum eindeutig verfolgen lassen.

In der jahreszeitlichen Verteilung ergeben sich, wie Tabelle 2 zeigt, keine ausnehmend starken und Jahr für Jahr gleich ausgeprägten Saisonspitzen. Während noch bis Anfang der 60er Jahre ab Spätfrühjahr bis in die Hauptreisezeit hinein sich die Unfälle im Zusammenhang mit dem Ziel- und Durchgangsverkehr auswärtiger Besucher gegenüber den übrigen Monaten stärker häuften, ist dieser Anstieg in späteren Jahren nicht mehr so deutlich gewesen. Heute ist der jahreszeitliche Verlauf der Unfallkurve offensichtlich noch stärker von den Wetterunbilden, seien es starke Regenfälle, sei es durch Schnee, Eis oder Matsch beeinflusst. Im wochentäglichen Rhythmus ist hingegen der „schwarze Freitag“ all die Jahre hindurch der Tag mit der höchsten Unfallziffer und der Sonntag, der üblicherweise nur schwachen Stadtverkehr aufweist, der Tag mit geringster Unfall-

### Straßenverkehrsunfälle nach Monaten und Wochentagen

Tabelle 2

Monat bzw. Wochentag	1957	1960	1964	1965	1966	1967
Januar .....	1 427	2 460	3 290	2 858	3 542	3 461
Februar .....	1 341	2 210	2 748	3 318	2 571	2 613
März .....	1 717	2 134	3 052	3 039	3 759	3 000
April .....	1 760	2 116	3 127	2 914	3 397	2 878
Mai .....	2 062	2 544	3 291	3 502	3 993	3 530
Juni .....	2 032	2 685	3 298	3 516	4 063	3 249
Juli .....	2 421	3 079	3 658	4 109	3 994	3 245
August .....	2 172	3 129	3 561	3 818	3 745	2 957
September .....	1 952	2 578	3 483	3 949	3 505	2 867
Oktober .....	1 749	2 972	4 142	3 652	4 026	3 387
November .....	1 788	2 639	3 823	4 099	3 710	3 258
Dezember .....	1 640	2 838	3 441	3 664	3 664	3 346
zusammen .....	22 061	31 384	40 914	42 438	43 969	37 791
davon am ...						
Sonntag .....	1 947	2 737	3 863	4 145	3 939	3 377
Montag .....	3 539	4 608	6 034	6 178	6 751	5 772
Dienstag .....	3 280	4 686	6 013	6 240	6 388	5 645
Mittwoch .....	2 991	4 555	5 834	5 932	6 218	5 593
Donnerstag .....	3 203	4 591	6 254	6 565	6 933	5 923
Freitag .....	3 689	5 414	7 103	7 396	7 823	6 551
Samstag .....	3 412	4 793	5 813	5 982	5 917	4 930

häufigkeit gewesen. Was die Tageszeit angeht, so ereignen sich die meisten Unfälle nach Dienst- und Geschäftsschluß, also zwischen 16 und 19 Uhr. Eine gewisse Häufung der Verkehrsunfälle ist auch um die Mittagszeit zu verzeichnen, offensichtlich verleitet in diesen Stunden die verhältnismäßig geringe Verkehrsdichte leicht zu fahrlässiger Fahrweise.

Wie schon oben erwähnt, findet die sich anbahnende Periode zurückgehender Unfallziffern ihre deutlichste Bestätigung in der Abnahme der Zahl der Unfallopfer seit 1964. In diesem Jahr sind noch 250 Verkehrstote zu beklagen gewesen, im Jahr darauf 232, 1966 sank die Zahl auf 220 und 1967 auf 187. Bei den Schwer- und Leichtverletzten war die Entwicklung mit geringen Schwankungen ähnlich, und zwar ein Rückgang bei den Schwerverletzten von 2670: 1964 auf 2566: 1967 und bei den Leichtverletzten von 8074: 1964 auf 7605: 1967. Wohl ist in dem Zusammenhang ein gewisser Optimismus am Platz, dennoch stellt der nach wie vor noch bestehende Umfang der Verunglückungen eine ungute Belastung dar. Leider stehen unter dem Schlußstrich der Gesamtschau 1957 bis 1967 in München insgesamt 117826 Personen, die im Straßenverkehr verunglückten, und zwar wurden 2409 in der genannten Zeitspanne getötet, 33445 schwerverletzt und 81972 leicht verletzt. Nicht unerwähnt darf bleiben, daß sich unter den Unfallopfern auch Besucher von auswärts und Durchreisende befanden. Bei den an Unfällen beteiligten Kraftfahrzeugen waren nach einer Sonderauszählung im Jahr 1967 beispielsweise 23,5% nicht in München zugelassene und 5% mit unbekanntem Kennzeichen beteiligt. Umgekehrt enthält unsere Statistik die keineswegs geringe Zahl der verunglückten Münchener nicht, die bei auswärtigen Straßenverkehrsunfällen zu Schaden gekommen sind. Genaue Zahlen hierüber liegen leider nur über die tödlichen Verunglückungen vor. Nach der Todesursachenstatistik sind in der Zeitspanne 1957 bis einschließlich 1967 2855 Münchener Bürger bei Straßenverkehrsunfällen in unserer Stadt und auswärts ums Leben gekommen, in der gleichen Zeit fanden 2409 Menschen, darunter schätzungsweise etwa ein Viertel Ortsfremde den Tod auf unseren Straßen. Aus der Tabelle 3 ist zu entnehmen, daß die Fußgänger an der Spitze der im Straßenverkehr Getöteten stehen. Größtenteils handelt es sich um alte Leute, die 60 Jahre und älter waren (1967 zählte die Hälfte aller tödlichen Verunglückungen zu diesem Personenkreis). Aber auch für diese beginnen sich die Schatten einer außergewöhnlichen Gefährdung etwas zu lichten; so viele wie im Vorjahr waren im Berichtsjahr nicht mehr betroffen. Nach den Fußgängern sind zumeist Fahrer und Insassen von Kraftfahrzeugen tödlich verunglückt und nach diesen Rad- und Mopedfahrer. Als besonders positiv kann gewertet werden, daß 1967 nicht mehr so viele Kinder unter den Todesopfern waren. Hingegen läßt noch zu wünschen übrig, daß sie unter den Unfallverletzten weiterhin in erheblicher Zahl zu finden sind.

Eine kürzlich veröffentlichte Verkehrsunfallsoziographie mit dem Titel „Kind und Unfall“ von U. Diekmeyer befaßt sich speziell mit diesem Tatbestand und legt zahlreiche Erklärungsgründe für die Unfällhäufigkeit in München dar. Als häufigste Unfallursache sind noch immer Unachtsamkeit beim Überqueren der Straße zu nennen (40%), ferner das Hervortreten hinter Fahrzeugen auf die Straße (22%) und bei älteren Kindern besonders häufige Vorfahrtmißachtung (15%). Daß vielfach noch erhebliche Unterweisungs-

## Straßenverkehrsunfälle nach Unfallfolgen

Tabelle 3

Bezeichnung	1957	1960	1964	1965	1966	1967
Von den <b>Getöteten</b> waren						
auf Kfz. ....	78	62	71	69	61	46
auf Fahrrädern und						
Mopeds .....	58	66	45	26	43	34
Fußgänger .....	108	92	133	136	114	102
sonstige .....	—	1	1	1	2	5
Getötete zusammen .....	244	221	250	232	220	187
darunter						
bis 14 Jahre alt .....	6	4	13	13	16	8
über 60 Jahre alt .....	97	82	103	106	97	94
Von den <b>Verletzten</b> waren						
auf Kfz. ....	5 135	5 646	6 600	6 997	7 257	6 668
auf Fahrrädern und						
Mopeds .....	3 288	3 387	2 087	1 746	1 545	1 546
Fußgänger .....	1 806	1 987	1 911	1 913	1 839	1 766
sonstige .....	185	226	146	185	155	191
Verletzte zusammen ...	10 414	11 246	10 744	10 841	10 796	10 171
darunter						
bis 14 Jahre alt .....	483	636	678	763	789	783
über 60 Jahre alt ....	1 034	1 127	1 144	1 168	1 167	1 151
Unfälle nach <b>Schadensart</b>						
nur mit Personenschaden	1 442	1 795	1 300	1 242	1 225	1 250
mit Personen- und						
Sachschaden .....	7 191	7 232	6 905	6 802	6 806	6 360
nur mit Sachschaden ...	13 428	22 357	32 709	34 394	35 938	30 181

Zu 1960: Nicht mitgezählt sind die 52 Toten der Flugzeugkatastrophe am 17. 12. 1960

lücken bestehen, ist daraus zu erkennen, daß 62% dieser Unfälle von Kindern allein verursacht wurden; durch Einrechnung der Fälle, bei denen eine Mitverursachung durch andere vorliegt, erhöht sich der Anteil sogar auf 79%. Aufschlußreich ist auch das Ergebnis der Untersuchung, daß sich nämlich die Verunglückungen von Kindern überwiegend in ihrer unmittelbaren Wohngegend ereignen, vielfach offenbar dort, wo ihnen nicht genügend Auslauf für Spiel und Sport außerhalb der Straße zur Verfügung steht.

Mit Abstand die meisten Unfallverletzten (zwei Drittel) entfielen aber auf Kraftfahrzeugfahrer und Insassen. Fußgänger und Radfahrer (einschl. Mopedfahrer) waren unter den Verletzten der Jahre 1964 bis 1967 etwa gleich viele vertreten, während vorher die letzteren überwogen haben.

Die Arten der an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer behandelt abschließend die Tabelle 4. Aus Platzgründen konnten hier freilich nur wie bei Tabelle 3 die Eckzahlen für sechs ausgewählte Jahre der Zeitspanne 1957—1967 aufgeführt werden. Bei den Zahlen der Tabelle 4 besteht indes noch ein zusätzlicher Mangel, der sich leider

## Straßenverkehrsunfälle nach Verkehrsteilnehmern und Unfallursachen

Tabelle 4

Bezeichnung	1957	1960	1964	1965	1966	1967 <sup>1)</sup>
Unfallbeteiligte insg. ....	44 334	64 036	83 724	87 230	90 601	35 971
davon waren						
Krafträder und Roller ...	4 200	3 161	1 343	985	838	502
Personenkraftwagen (ohne Omnibusse) .....	24 432	43 691	65 334	69 430	73 280	27 263
Alle übr. Kraftfahrz. ....	6 122	7 930	9 948	9 962	10 084	3 542
Straßenbahnen u. ä. ....	1 899	1 357	1 363	1 477	1 345	526
Fahrräder und Mopeds ...	5 078	5 094	3 050	2 585	2 301	1 758
Fußgänger .....	2 266	2 409	2 285	2 314	2 221	1 974
Sonstige Verkehrsteiln. ...	337	394	401	477	532	406
Polizeilich festgestellte Unfallursachen zus. ....	28 844	36 502	50 799	52 377	53 540	25 669
davon Ursachen						
beim Führer des Kfz. ....	20 730	29 096	41 947	43 554	45 663	19 866
dar. Alkoholeinfl. ....	816	1 180	1 476	1 568	1 671	1 682
beim Rad- bzw. Moped- fahrer .....	3 005	2 785	1 541	1 313	1 075	855
dar. Alkoholeinfl. ....	269	255	111	98	78	66
bei einem anderen Fahrz.-Führer .....	585	612	1 171	1 178	1 134	971
dar. Alkoholeinfl. ....	1	3	4	1	3	2
beim Fahrz. u. seiner Ladung .....	351	385	464	587	552	434
beim Fußgänger .....	1 791	1 891	1 845	1 798	1 781	1 568
dar. Alkoholeinfl. ....	137	162	174	154	146	134
durch Straßenverhältnisse .	1 849	1 276	2 681	2 903	2 315	1 387
durch Witterungseinflüsse	272	154	217	239	213	148
andere und nicht festge- stellte .....	261	303	933	805	807	440

<sup>1)</sup> Ohne Kleinunfälle

nicht ausschalten ließ; ab 1967 erfolgte nämlich bei kleineren Unfällen mit ausschließlich Sachschaden nur noch eine globale Erfassung. Das hat aber zur Folge, daß in der letzten Tabelle, in der spezielle Tatbestände wie Unfallbeteiligte im einzelnen sowie Unfallursachen behandelt werden, sich die einschlägigen Zahlen nur auf die Gesamtheit ohne Bagatellunfälle beziehen.

Wie kaum anders erwartet, hat die Jahr für Jahr rasch fortgeschrittene Motorisierung auch die Zahl der unfallbeteiligten Personen steil ansteigen lassen. Zum anderen verwundert es nicht, daß die Führer von Kraftfahrzeugen aller Art weit über vier Fünftel der Unfallbeteiligten stellen, nachdem ja die Motorisierten praktisch den Straßenverkehr beherrschen. Bis 1966 folgten auf diese die Rad- und Mopedfahrer, und zwar vor den

Fußgängern, während sich heute beide Gruppen etwa die Waage halten. Als sehr positiv hebt sich ab, daß sich in München der ohnehin niedrige Unfallanteil der öffentlichen Verkehrsmittel durch besondere bauliche Abschirmungen des Gleisbereichs der Straßenbahn weiterhin deutlich abgebaut werden konnte.

Wie die langfristige Entwicklung der Unfallursachen zeigt (Tabelle 4, unterer Teil), war die überwiegende Zahl der Unfälle von Kraftfahrzeugführern verursacht. Vor allem beruhten sie auf Fehlern beim Überholen oder in fehlerhaftem Vorbeifahren, Einbiegen und Wenden. Außerdem wurde sehr häufig zu schnell gefahren oder die Vorfahrt mißachtet. Betrübtlich ist zudem, daß sich bei den unter Alkoholeinfluß entstandenen Verkehrsunfällen in München noch keine Minderung abgezeichnet hat. Leider waren auch die Fußgänger immer wieder in größerer Zahl Ursache von Unfällen, durch die sie meist selbst am ärgsten betroffen wurden. Eine größere Rolle spielten auch Unfälle durch mangelhafte Straßenverhältnisse, während Witterungseinflüsse als Unfallursache nicht sonderlich viel vorgekommen sind.

Die vorgelegte Statistik über das Unfallgeschehen in München hat gezeigt, daß die Bemühungen und Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallgefahren im Straßenverkehr das rasante Ansteigen der Unfallziffern nicht nur aufgehalten, sondern den steigenden Trend in jüngster Zeit sogar zu einer deutlichen Umkehr gezwungen haben. Indes bleibt noch viel zu tun übrig, um die technisch-ökonomische Entwicklung des Straßenverkehrs in menschengemäße Bahnen so zu lenken, daß ein Unfall mit Personenschaden wirklich zu den seltenen Ereignissen gehört. In dieser Hinsicht verspricht man sich in unserer Stadt, ähnlich wie in anderen Großstädten, einen ganz wesentlichen Rückgang der Verunglückungen im Straßenverkehr, wenn im Stadtverkehr der Zukunft wieder der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten eindeutig bevorzugt werden würde.

*Dr. Mi.*