

## Die Verkehrsunfälle in München seit 1981

Nach einer Presseinformation des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung stieg die Zahl der Personenschadensunfälle in Bayern im 1. Halbjahr 1986 um 7,7 % gegenüber dem Vergleichszeitraum 1985. Diese alarmierende Meldung war für das Statistische Amt der Landeshauptstadt München Anlaß, in Fortführung der turnusmäßig in der Schriftenreihe „Münchener Statistik“ erscheinenden Berichte zum Themenkreis „Verkehrsunfälle“ die Entwicklung des Unfallgeschehens in München seit 1981 bis Ende des 1. Halbjahres 1986 erneut zu untersuchen.

Da aus der Münchener Straßenverkehrsunfalldatei, die vom Statistischen Amt im Auftrag des Stadtrates im Jahre 1984 auf der EDV-Anlage des Amtes für Datenverarbeitung installiert wurde, naturgemäß nur das Unfallgeschehen der letzten zwei Jahre rekonstruiert werden kann, war es notwendig, die Zahlen der früheren Jahre den monatlich von der Polizeidirektion München zur Verfügung gestellten Berichten zu entnehmen.

Die Tabellen 1 bis 4 stützen sich auf diese Angaben, während die übrigen Tabellen auf der bereits erwähnten Unfalldatei aufbauen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Statistiken der Münchener Polizeidirektion zwar alle Unfälle erfassen, die sich im Stadtgebiet ereignen, jedoch nicht die auf den Autobahnen, da diese nicht in deren Zuständigkeitsbereich liegen. In der Münchener Straßenverkehrsunfalldatei sind diese aber sehr wohl enthalten. Da die Angaben der Polizeidirektion jedoch zu einem aktuelleren Zeitpunkt zur Verfügung stehen als die Unfalldaten des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung, die die Eingabedaten für die Münchener Straßenverkehrsunfalldatei bilden, werden diese nach wie vor angefordert und im Münchener Zahlenspiegel veröffentlicht.

Die Tabelle 1 beinhaltet eine globale Zusammenstellung der Straßenverkehrsunfälle und der dabei verunglückten Personen in München seit 1981. Die Rubrik „Straßenverkehrsunfälle insgesamt“ enthält auch die Unfälle mit leichtem Sachschaden, der definitionsgemäß 3 000 DM nicht übersteigt.

**Die Straßenverkehrsunfälle in München seit 1981**

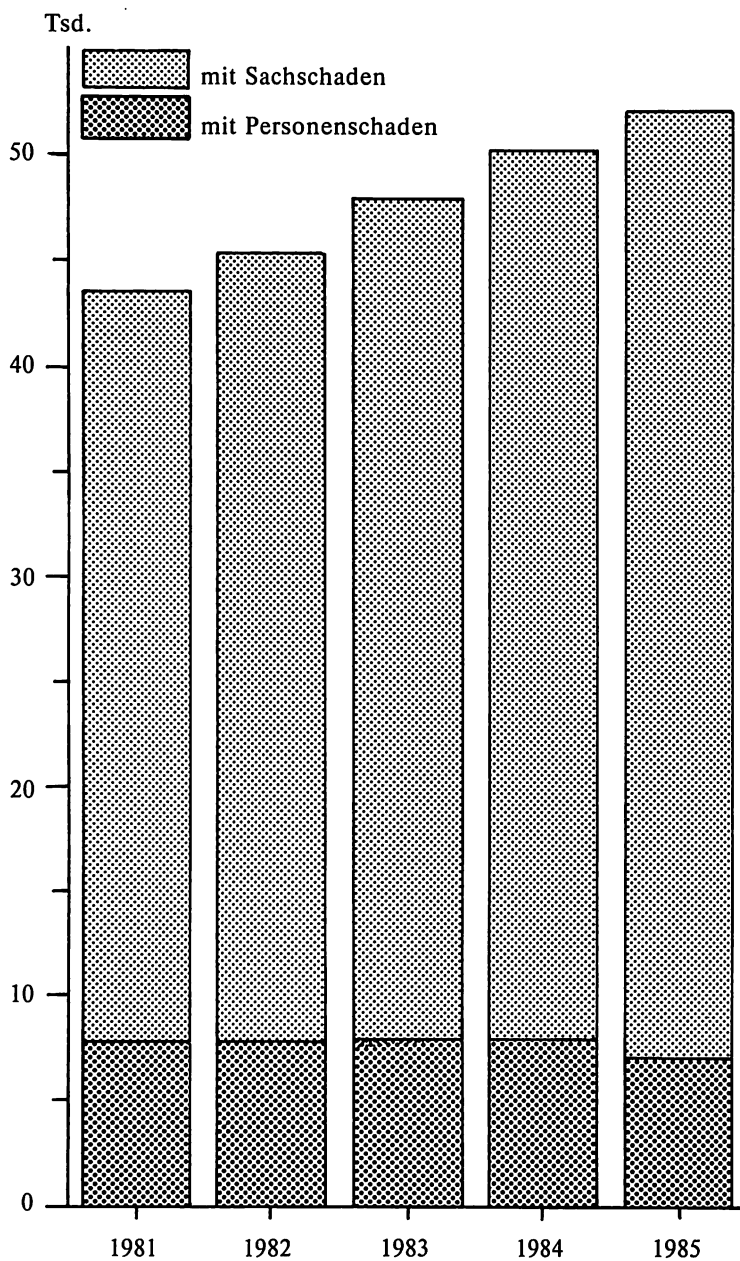
Tabelle 1

Jahr	Straßenverkehrsunfälle			Verunglückte Personen			
	insgesamt <sup>1)</sup>	mit Personenschaden	mit schwerem Sachschaden <sup>2)</sup>	insgesamt	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
1981 .....	43 526	7 658	23 781	9 800	123	1 747	7 930
1982 .....	45 214	7 656	23 135	9 703	119	1 731	7 853
1983 .....	47 858	7 766	6 204	9 813	108	1 720	7 985
1984 .....	50 149	7 778	6 462	9 820	122	1 666	8 032
1985 .....	51 960	6 948	6 308	8 604	85	1 472	7 047
1. Hj. 1986 .....	25 927	3 444	3 280	4 329	42	686	3 601

<sup>1)</sup> Auch mit leichtem Sachschaden. – <sup>2)</sup> Bis einschließlich 1982 Unfälle mit Sachschaden ab 1 000 DM, ab 1983 Unfälle mit Sachschaden ab 3 000 DM.

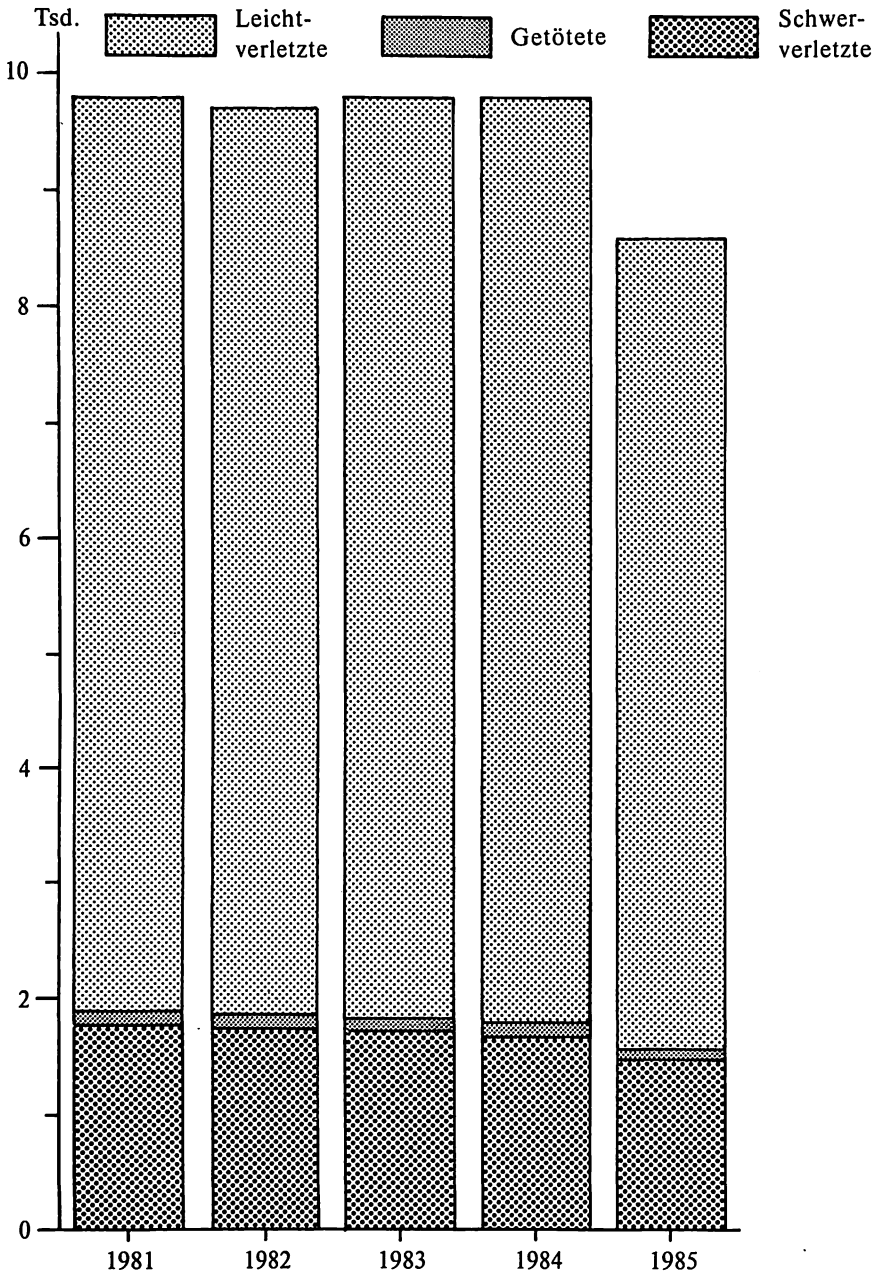
### Die Straßenverkehrsunfälle in München von 1981 bis 1985

Abbildung 1



# Die im Münchener Straßenverkehr verunglückten Personen von 1981 bis 1985

Abbildung 2



Demnach ereigneten sich im Jahre 1985 auf den Münchener Straßen 8 434 Unfälle mehr als 1981, was einer Steigerungsrate von 19,4 % innerhalb von fünf Jahren entspricht. Beim Vergleich der einzelnen Jahreswerte ist eine Abnahme der jährlichen Steigerungsrate unverkennbar. Im 1. Halbjahr 1986 ereigneten sich 25 927 Unfälle. Daraus darf jedoch nicht extrapoliert werden, die Zahl der Unfälle sei im Jahr 1986 rückläufig. Erfahrungsgemäß liegen die Werte des 2. Halbjahres deutlich über denen des ersten. Das gilt auch für die Zahl der Personenschadensunfälle. Von 1984 auf 1985 sanken aufgrund der eingeführten Gurtanlegepflicht die Unfälle dieser Kategorie um 10,7 %. In diesem Jahr ist allerdings wieder eine Steigerung zu erwarten. Im 1. Halbjahr ereigneten sich bereits 3 344 Personenschadensunfälle, das sind 81 mehr als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Die daraus resultierende Steigerungsrate von 2,4 % liegt jedoch deutlich unter der Marke von 7,7 %, die, wie eingangs bereits erwähnt, vom Bayerischen Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung für das gesamte Land Bayern berechnet wurde.

Die Spalte „Straßenverkehrsunfälle mit schwerem Sachschaden“ bedarf eines erläuternden Hinweises. Bis einschließlich 1982 wurden nach dem geltenden Gesetz zur Durchführung einer Straßenverkehrsunfallstatistik Unfälle mit einem Schaden ab 1 000 DM als Schadensfälle mit schwerem Sachschaden bezeichnet. Seit 1983 gilt dies für Unfälle mit einem Sachschaden von mindestens 3 000 DM. Daraus erklärt sich der „Zahlensprung“ beim Vergleich der Werte von 1982 und 1983.

Der zweite Teil der Tabelle 1 beschäftigt sich mit den bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen. Erfreulicherweise kann hier ein Rückgang der Todesopfer von 122 im Jahr 1984 auf 85 im Jahr 1985 konstatiert werden. Im 1. Halbjahr 1986 verloren 42 Personen auf den Münchener Straßen ihr Leben, genauso viele wie in der ersten Hälfte des Jahres 1985.

Im Raum Bayern registrierte die Polizei im gleichen Beobachtungszeitraum eine Zunahme der Todesopfer um 4,6 %. Die Zahl der Schwerverletzten lag im 1. Halbjahr 1986 mit 686 Personen deutlich unter dem Vergleichswert des Jahres 1985 (869 Schwerverletzte). In vielen Fällen reichte offensichtlich eine ambulante Versorgung der Unfallverletzten in den ersten sechs Monaten des Jahres 1986 deutlich über dem entsprechenden Wert des Jahres 1985 liegt.

### Die getöteten und verletzten Personen nach dem Lebensalter

Tabelle 2

Jahr	Getötete Personen					Verletzte Personen					
	unter 6	6 - 15	15 - 25	25 - 35	35 und mehr	unter 6	6 - 15	15 - 25	25 - 35	35 und mehr	ohne Altersangabe
1981 .....	1	5	23	18	76	194	750	3 220	1 803	3 710	-
1982 .....	2	4	29	12	72	174	707	3 307	1 739	3 657	-
1983 .....	-	1	23	12	72	131	562	3 222	1 844	3 946	-
1984 .....	1	4	27	10	80	142	514	3 299	1 853	3 847	43
1985 .....	-	3	15	10	57	118	443	2 861	1 626	3 427	44
1. Halbjahr 1986 ...	-	-	9	8	25	79	232	1 350	871	1 741	14

Die Tabelle 2 gibt Auskunft über die Altersstruktur der getöteten und verletzten Personen im Münchener Straßenverkehr. Sie zeigt, daß erfreulicherweise während der ersten sechs Monate des Jahres 1986 trotz des damaligen strengen Winters noch kein Kind unter 15 Jahren den Tod fand. Im Verlauf der vergangenen fünf Jahre ist allerdings festzustellen, daß im statistischen Mittel 3,5 % der tödlich verunglückten Straßenverkehrsoffer noch keine 15 Jahre alt waren. Ca. 20 % der Verunglückten, für die es keine Rettung mehr gab, waren zwischen 15 und 25 Jahre alt, jeder 8. hatte zwar das 25., jedoch noch nicht das 35. Lebensjahr vollendet, sechs von 10 Todesopfern waren bereits älter als 35 Jahre.

Die Altersstruktur der während der letzten fünf Jahre im Straßenverkehr schwer Verletzten weist dazu deutliche Unterschiede auf. Es errechnet sich aus Tabelle 2, daß 7,9 % der Verunglückten, die stationär behandelt werden mußten, Kinder unter 15 Jahre waren, 33,5 % zählten zu den Jugendlichen zwischen 16 und 25 Jahren, 18,9 % waren zwar älter, hatten aber das 35. Lebensjahr noch nicht vollendet, so daß schließlich noch 39,7 % für die Gruppe der über 35jährigen verbleiben.

### Verletzte und Getötete nach Art der Verkehrsbeteiligung

Tabelle 3

Jahr	Verletzte				Getötete		
	Fahrer/Mitfahrer		Fußgänger	Sonstige	Fahrer/Mitfahrer		Fußgänger
	Kfz	Zweiräder			Kfz	Zweiräder	
1981.....	6411	1861	1369	36	48	16	59
1982.....	6237	1958	1341	48	42	15	62
1983.....	6431	1922	1317	35	38	17	53
1984.....	6611	1706	1338	43	41	20	61
1985.....	5588	1713	1174	44	30	14	41
1. Halbjahr 1986 ....	2927	722	624	14	17	6	19

Die Tabelle 3 schlüsselt die Verletzten und Getöteten nach der Art ihrer Verkehrsbeteiligung auf. Es stellt sich heraus, daß alljährlich im Münchener Straßenverkehr nahezu ebenso viele Fußgänger ihr Leben verloren wie Fahrer und Mitfahrer von Kraftfahrzeugen und Zweirädern zusammen, wobei auffällt, daß zunächst Kraftfahrzeugunfälle mit tödlichem Ausgang im Laufe der letzten fünf Jahre abnahmen, während Unfälle mit Zweirädern, bei denen für die Fahrer jede Rettung zu spät kam, eher anstiegen. Seit dem Jahr 1985 allerdings, ist auch hier ein rückläufiger Trend erkennbar. Damit manifestieren sich die Bemühungen der Autoindustrie und in jüngster Zeit auch die der Zweiradhersteller, verkehrssichere Fahrzeuge herzustellen.

Die Spalte „Verletzte im Straßenverkehr“, bei der im übrigen die Schwerverletzten und Leichtverletzten zusammengefaßt sind, läßt erkennen, daß in den letzten fünf Jahren die verunglückten Kraftfahrzeugfahrer ca. zwei Drittel der im Münchener Straßenverkehr Verletzten ausmachten, 20 % entfielen im allgemeinen auf die Zweiradfahrer und der Rest von ca. 15 % betraf die Fußgänger.

Fluchtunfälle und Alkoholunfälle sind ohne Zweifel besonders schwerwiegende Verkehrsdelikte, die, wie die Tabelle 4 zeigt, sozusagen auch auf den Münchener Straßen an der Tagesordnung sind. Setzt man die Anzahl der Fluchtunfälle in den einzelnen Jahren mit den Verkehrsunfällen insgesamt (siehe Tabelle 1) ins Verhältnis, so errechnet sich, daß statistisch gesehen bei jedem fünften Verkehrsunfall in München Fahrerflucht begangen wurde. Erschwerend kommt hinzu, daß sogar jeder 13., der gesetzeswidrig den Unfallort verließ, dies ungeachtet des Umstandes tat, daß bei dem Verkehrsunfall Personen verletzt wurden. 1985 versuchten Fahrer in sechs Fällen sich aus der Verantwortung zu ziehen, obwohl sie einen anderen Verkehrsteilnehmer so schwer verletzt hatten, daß er an den Folgen starb.

Obwohl in vielen Aktionen alljährlich davor gewarnt wird, sich bei Alkoholgenuß ans Steuer zu setzen, ging die Anzahl der Alkoholunfälle in den letzten fünf Jahren nur geringfügig zurück. Am Ende des Jahres 1986 wird man voraussichtlich sogar wieder mit einer Zunahme gegenüber dem Vorjahr rechnen müssen. Um Mißverständnissen vorzubeugen, die bei der Betrachtung der Tabelle 4 zu einer Verharmlosung des Problems „Alkohol am Steuer“ führen könnten, sei ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die aufgeführten Zahlen sich nur auf Unfälle beziehen, bei denen mindestens einer der Beteiligten alkoholisiert war, so daß die Zahl der Alkoholdelikte insgesamt wesentlich höher lag, als dies die Tabelle 4 zum Ausdruck bringt.

Tabelle 4 **Fluchtunfälle und Alkoholunfälle**

Jahr	Fluchtunfälle	Anzahl der bei Fluchtunfällen		Alkoholunfälle	Anzahl der bei Alkoholunfällen	
		Verletzten	Getöteten		Verletzten	Getöteten
1981 .....	10 084	749	5	2 368	1 062	30
1982 .....	9 982	745	4	2 354	988	21
1983 .....	9 553	758	4	2 125	877	18
1984 .....	10 104	774	5	2 074	981	21
1985 .....	10 904	758	6	1 891	764	16
1. Halbjahr 1986 .	5 683	359	-	980	397	9

Wie gefährlich Fahrer unter Alkoholgenuß für alle am Straßenverkehr Beteiligten sind, beweisen die Zahlen der bei Alkoholunfällen ums Leben gekommenen Personen. Bedenkt man, daß 85 Personen während des gesamten Kalenderjahres 1985 in München ihr Leben verloren und dabei in 16 Fällen Alkohol „im Spiel“ war, so kann nicht oft und eindringlich genug davor gewarnt werden, sich nach Alkoholgenuß ans Steuer zu setzen. 20 % aller alkoholbedingten Unfälle in Bayern ereigneten sich 1985 im übrigen alleine auf den Münchener Straßen.

## Die Unfälle mit Personen- und Sachschaden nach Unfalltyp

Tabelle 5

Unfalltyp	1984			1985			Erstes Halbjahr 1986		
	insgesamt	Unfälle mit		insgesamt	Unfälle mit		insgesamt	Unfälle mit	
		Personenschaden	Sachschaden		Personenschaden	Sachschaden		Personenschaden	Sachschaden
Fahrunfall . . . . .	1 158	622	536	1 027	506	521	529	227	302
Abbiege-Unfall . . . . .	2 757	1 409	1 348	2 566	1 280	1 286	1 302	590	712
Einbiege-/Kreuzungsunf. . . . .	3 996	1 835	2 161	3 924	1 663	2 261	1 917	799	1 118
Überschreiten-Unfall . . . . .	1 047	1 026	21	866	853	13	447	440	7
Unfall durch ruhenden Verkehr . . . . .	887	353	534	909	297	612	421	129	292
Unfall im Längsverkehr . . . . .	3 106	1 833	1 273	2 821	1 612	1 209	1 538	893	645
Sonstiger Unfall . . . . .	1 306	806	500	1 390	870	520	701	444	257
Zusammen . . . . .	14 257	7 884	6 373	13 503	7 081	6 422	6 855	3 522	3 333

## Die Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltyp

Tabelle 6

Unfalltyp	1984				1985				Erstes Halbjahr 1986			
	insgesamt	Unfälle mit			insgesamt	Unfälle mit			insgesamt	Unfälle mit		
		Getöteten	Schwerverletzten	Leichtverletzten		Getöteten	Schwerverletzten	Leichtverletzten		Getöteten	Schwerverletzten	Leichtverletzten
Fahrunfall . . . . .	622	19	197	406	506	12	162	332	226	5	63	158
Abbiege-Unfall . . . . .	1 409	8	240	1 161	1 273	5	232	1 036	589	3	95	491
Einbiege-/Kreuzungsunf. . . . .	1 835	16	340	1 479	1 658	11	296	1 351	797	5	141	651
Überschreiten-Unfall . . . . .	1 026	51	384	591	850	38	326	486	435	16	187	232
Unfall durch ruhenden Verkehr . . . . .	353	5	53	295	295	-	38	257	128	-	11	117
Unfall im Längsverkehr . . . . .	1 833	16	198	1 619	1 607	15	176	1 416	892	7	89	796
Sonstiger Unfall . . . . .	806	11	165	630	867	8	209	650	442	5	95	342

## Die Verunglückten nach Unfalltyp

Tabelle 7

Unfalltyp	1984				1985				Erstes Halbjahr 1986			
	insgesamt	Anzahl der			insgesamt	Anzahl der			insgesamt	Anzahl der		
		Getöteten	Schwerverletzten	Leichtverletzten		Getöteten	Schwerverletzten	Leichtverletzten		Getöteten	Schwerverletzten	Leichtverletzten
Fahrunfall . . . . .	811	20	234	557	663	12	191	460	293	5	66	222
Abbiege-Unfall . . . . .	1 724	8	253	1 463	1 571	5	246	1 320	713	3	101	609
Einbiege-/Kreuzungsunf. . . . .	2 506	18	401	2 087	897	11	319	1 837	1 056	6	156	894
Überschreiten-Unfall . . . . .	1 140	51	391	698	940	39	334	567	488	16	193	279
Unfall durch ruhenden Verkehr . . . . .	413	5	55	353	342	-	40	302	159	-	12	147
Unfall im Längsverkehr . . . . .	2 467	18	244	2 205	2 072	16	206	1 850	1 196	7	108	1 081
Sonstiger Unfall . . . . .	935	11	179	745	1 000	9	227	764	519	8	100	411

Die Tabellen 5 bis 7 differenzieren die Unfälle nach dem Unfalltyp, der insbesondere bei der Erstellung von Stechkarten, z. B. bei der Polizei, Berücksichtigung findet. Die einzelnen Typen sind offiziell wie folgt charakterisiert:

#### Fahrerunfall

Verlust der Fahrzeugkontrolle infolge von zu hoher Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufes, jedoch ohne Mitwirkung anderer Verkehrsteilnehmer; im Verlauf des Fahrerunfalls kann es zu einem Zusammenstoß kommen, so daß man nicht unbedingt von Alleinunfall sprechen kann.

#### Abbiegeunfall

Unfall infolge des Zusammentreffens eines Fahrzeugs, das nach rechts oder links abbiegen will, mit einem Verkehrsteilnehmer, der aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommt.

#### Einbiege-/Kreuzungsunfall

Unfall infolge des Zusammentreffens eines Wartepflichtigen, der in eine vorfahrtrechtlich übergeordnete Straße einbiegen oder diese kreuzen will, mit einem Bevorrechtigten.

#### Überschreiten-Unfall

Unfall durch das Zusammentreffen eines Fahrzeugs mit einem Fußgänger, der die Fahrbahn überschreiten will.

#### Unfall durch ruhenden Verkehr

Unfall durch das Zusammentreffen eines auf der Fahrbahn Fahrenden mit einem Fahrzeug des ruhenden Verkehrs.

#### Unfall im Längsverkehr

Unfall durch das Zusammentreffen von Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder in entgegengesetzter Richtung bewegen, wenn es sich nicht um einen der vorgenannten Unfälle handelt.

Bei der Betrachtung der Tabelle 5 läßt sich feststellen, daß zumindest in München die Einbiege- und Kreuzungsunfälle mit einem Anteil von ca. 28 % die weitaus häufigsten Unfälle sind, danach kommen mit durchschnittlich 22 % die Unfälle im Längsverkehr, im wesentlichen wohl die Auffahrerunfälle. An dritter Stelle schließlich rangieren mit 19 % die Abbiegeunfälle.

Wie die Tabelle 5 erkennen läßt, sind die einzelnen Unfalltypen auch durch ihre Unfallfolgen gekennzeichnet. Am deutlichsten tritt diese Charakterisierung bei den Überschreiten-Unfällen zutage. In 98 % der Fälle ist damit ein Personenschaden verbunden. Dagegen kamen bei Einbiege- und Kreuzungsunfällen sowie Unfällen mit dem ruhenden Verkehr die Unfallbeteiligten in deutlich über 50 % aller Fälle mit Sachschaden davon.

Eine weitere Unterteilung der Unfalltypen mit Personenschaden nach Unfällen mit Getöteten, Schwerverletzten und Leichtverletzten bieten die Tabellen 6 und 7. Zum Unterschied zur Tabelle 6, die die Zahl der Unfälle enthält, kann aus Tabelle 7 die Anzahl der dabei verunglückten Personen entnommen werden. Es zeigt sich, daß innerhalb des Stadtgebietes zwei von fünf Straßenverkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang Überschreiten-Unfälle sind, bei denen ein Fußgänger sein Leben verliert. Die Gefährdung der Fußgänger im Straßenverkehr ist auch aus der Spalte „Unfälle mit Schwerverletzten“ zu ersehen: In 20 % aller Fälle sind alljährlich verunglückte Fußgänger betroffen. Dagegen werden bei Unfällen im Längsverkehr, wenn überhaupt Personenschaden zu beklagen ist, zu 90 % nur Leichtverletzte registriert, die ambulant versorgt werden können. Ähnliches gilt für Zusammenstöße mit dem ruhenden Verkehr.



## Die an einem Verkehrsunfall beteiligten Fahrzeuge und Fußgänger in München

Tabelle 8

Fahrzeuge/Fußgänger	1984	1985	1. Halbjahr 1986
Kleinkrafträder .....	66	62	20
Mofa 25 .....	164	132	42
Leichtkrafträder .....	493	358	129
Kraftroller .....	50	55	11
Krafträder .....	705	692	300
Personenkraftwagen .....	23 915	22 198	11 779
Kraftomnibusse .....	388	332	173
Liefer- und Lastkraftwagen ohne Anhänger .....	1 191	1 209	564
Liefer- und Lastkraftwagen mit Anhänger .....	199	203	97
Fahrräder .....	1 676	1 733	776
Fußgänger .....	1 476	1 308	690

Die Tabellen 8 und 9 bieten eine Zusammenstellung, aus der die Zahlen der beteiligten Fahrzeuge und Fußgänger bei den Münchener Verkehrsunfällen ersichtlich sind. Während in Tabelle 8 die Zahlen der beteiligten Fahrzeuge bzw. Verkehrsteilnehmer im Vordergrund stehen, sind in Tabelle 9 die Unfälle nach Art der beteiligten Fahrzeuge klassifiziert. Zur Abgrenzung sei folgende amtliche Begriffsbestimmung angeführt:

**Kleinkrafträder:** Hubraum von nicht mehr als 50 ccm; Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h; mit Versicherungskennzeichen

**Mofa 25:** Höchstgeschwindigkeit bis 25 km/h, mit Versicherungskennzeichen; nicht führerscheinpflichtig

**Leichtkrafträder:** Hubraum bis 80 ccm; Höchstgeschwindigkeit bis 80 km/h

**Krafträder:** Hubraum von mehr als 50 ccm; ohne Geschwindigkeitslimit.

Erwartungsgemäß weist Tabelle 8 die Personenkraftwagen als das Verkehrsmittel aus, das am häufigsten in Verkehrsunfälle verwickelt war. Überraschenderweise folgen die Fahrräder, die bei ca. 11 von 100 Unfällen beteiligt waren.

Während im allgemeinen von 1984 auf 1985 die Zahl der Unfälle mit Personenschaden oder schwerem Sachschaden sank, nahm die Zahl der Unfälle mit Fahrradfahrern im gleichen Zeitraum zu. Dasselbe gilt auch für Unfälle mit Liefer- und Lastkraftwagen (mit und ohne Anhänger), die Jahr für Jahr in etwa 10 % der Unfälle verwickelt sind. An mehr als 90 % der Unfälle partizipierten Personenkraftwagen, wobei in 8 von 10 Fällen mindestens zwei Pkw am Unfallgeschehen beteiligt waren.

Im Jahr 1984 wurden 1 060 Alleinunfälle mit hohem Sachschaden oder Personenschaden registriert, 977 im Jahr 1985 und 452 im 1. Kalenderhalbjahr 1986, woraus wohl eine rückläufige Tendenz abgeleitet werden kann. In etwa 60 % der Fälle wurden sie von Pkw-Fahrern verursacht. Erstaunlich hoch ist auch hier der Anteil der Fahrradlenker, die 1984 190mal alleine an einem Verkehrsunfall beteiligt waren. 1985 verletzten sich sogar 243 Fahrradfahrer ohne Einwirkung „fremder Gewalt“. Damit errechnet sich ein Anteil von 17,8 % im Jahr 1984 und 24,9 % im Jahr 1985 an den Alleinunfällen insgesamt.

Tabelle 9

## Die Verkehrsunfälle in München nach Art der beteiligten Fahrzeuge

Fahrzeuge	1984				1985				1. Halbjahr 1986			
	Unfälle insgesamt		dar. Alleinunfälle		Unfälle insgesamt		dar. Alleinunfälle		Unfälle insgesamt		dar. Alleinunfälle	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%
Kleinkrafträder .....	66	0,5	9	0,9	62	0,5	4	0,4	19	0,3	-	-
Mofa 25 .....	163	1,1	15	1,4	130	1,0	11	1,1	42	0,6	7	1,6
Leichtkrafträder .....	483	3,4	41	3,9	349	2,6	25	2,6	129	1,9	10	2,2
Kraftroller .....	50	0,4	8	0,8	55	0,4	4	0,4	13	0,2	-	-
Krafträder .....	693	4,9	64	6,0	685	5,1	50	5,1	297	4,3	19	4,2
Personenkraftwagen .....	13 141	92,2	663	62,6	12 330	91,3	542	55,5	6 368	92,9	292	64,6
Kraftomnibusse .....	382	2,7	33	3,1	320	2,4	39	4,0	170	2,5	9	2,0
Liefer- und Lastkraftwagen ohne Anhänger .....	1 126	7,9	25	2,4	1 147	8,5	46	4,7	522	7,6	20	4,4
Liefer- und Lastkraftwagen mit Anhänger .....	191	1,3	12	1,1	200	1,5	13	1,3	96	1,4	1	0,2
Fahrräder .....	1 565	11,0	190	17,8	1 629	12,1	243	24,9	737	10,8	94	20,8

In Tabelle 10 ist die relative Häufigkeit der Unfallursachen, unterschieden nach Männer und Frauen, dargestellt. Es wird darauf hingewiesen, daß sich die Spalten nicht notwendigerweise zu 100 addieren, da einerseits bei der Aufnahme eines Unfalls bis zu drei Unfallursachen registriert werden können, andererseits die Aufzählung der Unfallursachen in dieser Tabelle unvollständig ist.

### Die relative Häufigkeit der Unfallursachen bei Fahrzeugführern nach Geschlecht

Tabelle 10

Unfallursachen	1984		1985		1. Halbjahr 1986	
	Fehlverhalten in %		Fehlverhalten in %		Fehlverhalten in %	
	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen
Verkehrsuntüchtigkeit, Alkohol . . . . .	10,6	4,1	9,7	4,2	10,0	3,2
Falsche Straßenbenutzung . . . . .	6,2	7,6	6,1	9,1	6,2	8,6
Überschreiten der Höchst- geschwindigkeit . . . . .	12,5	8,3	14,4	10,6	15,8	11,5
Ungenügender Sicherheitsabstand . .	10,8	8,0	8,9	7,2	9,6	7,1
Überholen, Nebeneinanderfahren, Vorbeifahren . . . . .	5,0	6,9	8,8	8,6	9,0	8,3
Nichtbeachten der Vorfahrt . . . . .	22,2	26,4	22,2	27,7	21,3	26,8
Abbiegen, Wenden, Rückwärts- fahren . . . . .	24,7	28,5	24,9	28,8	25,1	30,3
Falsches Verhalten gegenüber Fußgänger . . . . .	4,0	3,3	4,0	3,9	4,1	3,8
Fehlerhafte Verkehrsicherung, unzulässiges Halten . . . . .	1,5	1,9	1,6	1,8	1,3	2,0
Fehlerhafte Ladung, Besetzung . . . .	14,1	13,3	17,3	19,5	16,6	19,8
Technische Mängel . . . . .	0,8	0,8	0,9	0,6	0,9	0,5

Fehlverhalten des Fahrzeugführers beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren, wobei auch Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (z. B. aus einem Grundstück, von einem anderen Straßenteil oder beim Anfahren vom Fahrbahnrand) mit eingeschlossen sind, stellt sich als die Hauptunfallursache heraus. Dabei wurde diese Unachtsamkeit bei Frauen erwiesenermaßen häufiger beobachtet als bei Männern. Dasselbe gilt bei der Nichtbeachtung der Vorfahrt, der zweithäufigsten Unfallursache. Während im 1. Halbjahr 1986 bei 21,3 % aller Unfälle, die von männlichen Fahrern verursacht wurden, die Nichtbeachtung der Vorfahrt zu einem Zusammenstoß bzw. zu Personenschaden führte, war dies bei den Frauen in 26,8 % der erfaßten Unfälle der Fall. Diese Unterschiede zeigen sich im gleichen Umfang auch in den zwei davorliegenden Jahren. Typische „Männerunfälle“ sind dagegen Verkehrsdelikte, hervorgerufen durch Verkehrsuntüchtigkeit infolge von Alkoholgenuß oder anderer berauschender Mittel und Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit. Im 1. Halbjahr 1986 wurden in 10 % der Unfälle, bei denen Männer am Steuer saßen, Alkohol festgestellt, während die Polizei dies nur bei 3,2 % der Unfälle, die von Frauen verursacht wurden, vermerkte. Das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit nannte im gleichen Zeitraum die Polizei bei 15,8 % der Unfälle mit Männern als Hauptursache, bei Unfällen mit Frauen in 11,5 % . Weiterführende Auswertungen der Münchener Straßenverkehrsunfalldatei sind in Vorbereitung. In Zusammenarbeit mit dem Planungsreferat ist insbesondere die Erstellung einer Stadtkarte mit Hilfe eines Plotters geplant, aus der die Verortung der verschiedenen Unfalltypen ersichtlich ist.

*Dipl.-Math. Herbert Grosser*