

# Straßenverkehrsunfälle 1991 und 1992

Zuerst die gute Nachricht: Das Verkehrsunfallgeschehen hat sich weitgehend stabilisiert, die Unfallzahlen steigen nicht weiter an. Die schlechte Nachricht: Die Stabilisierung hat auf einem viel zu hohen Niveau stattgefunden: 1991 wurden 63 Verkehrstote gezählt, im Jahr 1992 waren es 65 Getötete. Von Zeit zu Zeit untersucht das Statistische Amt der Landeshauptstadt München das Verkehrsunfallgeschehen auf den Straßen der Landeshauptstadt. Diesmal sollen die Zahlen von 1991 denen von 1992 gegenübergestellt werden. Das Datenmaterial stammt von den aufnehmenden Polizeidienststellen und wurde im Bayerischen Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung gesammelt. Wie Tabelle 1 zeigt, blieb die Zahl der Verkehrsunfälle in München absolut gleich. Es muß angemerkt werden, daß es sich dabei um Verkehrsunfälle handelt, die entweder einen Personenschaden nach sich zogen oder einen Sachschaden von mehr als 4.000,— DM verursachten. 1992 wurden 10 083 solcher Unfälle registriert, 1991 war es ein Unfall mehr. Bei den Folgen konnte eine Stagnation bei den Verkehrsunfällen mit Verletzten und mit dem genannten Sachschaden festgestellt werden. Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang dagegen stiegen leicht um 3,3 Prozent. Im Jahr 1992 wurden 63 solcher Unglücksfälle registriert, im Jahr 1991 waren es 61. Wie die Tabelle zeigt, stieg die Zahl der Unfallverletzten insgesamt um 0,8 %, wobei die Zahl der Leichtverletzten um 0,4 % zunahm, die der Schwerverletzten um 3,1 %. 1992 wurden 1 076 Personen schwer verletzt. 65 fanden auf der Straße den Tod. 1991 waren 63 Unfalltote gezählt worden und 1 044 Schwerverletzte.

Tabelle 2 gibt Aufschluß über die Ursachen der Verkehrsunfälle. Die Hauptursachen waren in den Jahren 1991 und 1992 schwerpunktmäßig Einbiege- und Kreuzungsunfälle, Abbiegeunfälle und Unfälle im Längsverkehr, wobei sich im Verlauf der beiden Jahre keine Verschiebungen in der Reihenfolge ergeben haben.

Die häufigste Ursache mit nahezu gleichen Unfallzahlen war in den beiden Jahren vorschriftswidriges Einbiegen oder Kreuzen von Straßen. 1991 stand an zweiter Stelle der Abbiegeunfall und an dritter Stelle standen die Unfälle im Längsverkehr. Dies war auch im Jahr 1992 so, wobei die Abbiegeunfälle zahlenmäßig fast gleich blieben, wo hingegen sich die Unfälle im Längsverkehr leicht vermindert haben.

Nun die Definitionen zu den genannten Unfallarten: Um einen Einbiege/Kreuzen-Unfall handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem Vorfahrtsberechtigten ausgelöst wird.

Um einen Abbiegeunfall handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer ausgelöst wird.

Um einen Unfall im Längsverkehr handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern ausgelöst wird, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegen, sofern dieser Konflikt nicht die Folge eines Verkehrsvorganges ist, der einem anderen Unfalltyp entspricht. Die meisten Verletzten und Getöteten sind eindeutig bei „Überschreitungsunfällen“ zu beklagen, die so definiert werden: Um einen Überschreiten-Unfall handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem die Fahrbahn überschreitenden Fußgänger und einem Fahrzeug ausgelöst wurde; ausgenommen Konflikte mit abbiegenden Fahrzeugen.

Die Aufstellung zeigt ganz deutlich, daß im Stadtverkehr die Fußgänger die am meisten gefährdete Verkehrsteilnehmergruppe ist. Sowohl die meisten Verkehrstoten als auch die meisten Schwerverletzten gehen in den beiden Jahren auf Überschreitungsunfälle zurück. 1991 waren 41 % der Verkehrstoten Fußgänger, 1992 waren es 40 %.

War bisher von der Art der Verkehrsunfälle die Rede, so wird bei Interpretation der Tabelle 3 auf die Beteiligten eingegangen. Aufgenommen sind, wie bei der Darstellung der Tabellen 1 und 2, nur die schweren Unfälle mit Personenschaden oder Sachschaden von 4.000,— DM und darüber. Bei den Beteiligten wurden jeweils nur die Hauptbeteiligungen erfaßt.

In den beiden Untersuchungszeiträumen gehen rund drei Viertel aller Verkehrsunfälle auf Personen- oder Kombikraftwagen zurück, wobei 1992 der Anteil leicht zurückgegangen ist von 75,6 % im Jahr 1991 auf 73,4 %. Nach den Personenkraftwagen (Kombis eingeschlossen) waren in beiden Jahren die Fahrradfahrer die Gruppe, die sehr häufig als Verursacher von Straßenverkehrsunfällen angesehen werden muß. An der nächsten Stelle stehen Lastkraftwagen ohne Anhänger und an vierter Stelle jeweils die Fußgänger.

In Tabelle 4 ist der Kraftfahrzeugbestand in München zur Jahresmitte 1992 nach den verschiedenen Fahrzeugarten aufgegliedert. Durch einen Vergleich der Zahlen dieser Tabelle mit denen in der Tabelle 3 kann annähernd festgestellt werden, ob die einzelnen Fahrzeugarten entsprechend ihrem Anteil am Gesamtkraftfahrzeugbestand auch am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt sind. Um ein zutreffendes Bild zu errei-

chen, müssen aus der Tabelle 3, wo die Beteiligung an Verkehrsunfällen aufgelistet ist, diejenigen Kategorien herausgerechnet werden, die in der Tabelle 4 bei dem Kraftfahrzeugbestand nicht enthalten sein können. In Tabelle 3 sind als Verursacher von Verkehrsunfällen beispielsweise Fußgänger, Fahrräder, Straßenbahnen, Mopeds, Mofa- und Leichtkrafträder sowie „andere Personen“ enthalten, die im Kraftfahrzeugbestand nicht aufgeführt sind. Wenn man also die Tabelle 3 um diese Verkehrsteilnehmer bereinigt, so ergibt sich, daß die Personenkraftwagen einschließlich Kombi beim Verkehrsunfallgeschehen, gemessen an ihrer Anzahl, etwas unterrepräsentiert sind, Lastkraftwagen dagegen sind ganz geringfügig häufiger an Unfällen beteiligt, als es ihrem Anteil am Gesamtbestand entsprechen würde. Auch wenn niemand sagen kann, in welcher Anzahl Fußgänger oder Fahrräder am Gesamtbestand der Verkehrsteilnehmer beteiligt sind, so kann doch mit Sicherheit festgehalten werden, daß sie entsprechend ihrer Zahl an der Verursachung von Verkehrsunfällen nicht beteiligt sind, auch wenn die Fahrradfahrer mit rund achthundert verursachten Unfällen im Jahr 1992 mit 7,9 Prozent am Gesamtverkehrsunfallgeschehen beteiligt sind.

In den Tabellen 5 bis 7 sind die Fehler von Kraftfahrzeugführern aufgezählt, die hauptsächlich zu Straßenverkehrsunfällen geführt haben. Nimmt man das Fehlverhalten aller Fahrzeugführer unter die Lupe, so wie es in Tabelle 5 getan wird, so zeigen sich die folgenden vier falschen Verhaltensweisen als die Hauptursachen, die zu Straßenverkehrsunfällen im Jahr 1991 und 1992 jeweils in der gleichen Reihenfolge geführt haben.

Mit großem Abstand steht als Unfallursache falsches Abbiegen, falsches Wenden oder Rückwärtsfahren an der ersten Stelle der Skala. Ungenügender Abstand war in den beiden untersuchten Jahren die zweithäufigste Unfallursache. An dritter Stelle steht die Mißachtung der Vorfahrt und als vierthäufigste Unfallursache wurde nicht angepaßte Geschwindigkeit ermittelt, d. h., der Fahrzeugführer, der den Unfall verursacht hat, ist zu schnell gefahren.

Aus der Gesamtmasse aller am Straßenverkehr beteiligten Gruppen sind in den beiden nächsten Tabellen Personenkraftwagen und Krafträder extra herausgegriffen und aufgeführt. Bei den von Personenkraftwagen verursachten Unfällen ist genau die gleiche Reihenfolge festzustellen, wie in der Tabelle, die sich mit allen Fahrzeugführern beschäftigt hat. Dies ist auch nicht verwunderlich, wurde doch kurz vorher festgestellt, daß ungefähr 90 % der in München registrierten Verkehrsmittel Personenkraftwagen sind. Entsprechend stark wird von den Pkw's auch das Verkehrsunfallgeschehen dominiert.

In Tabelle 7 ist aufgelistet, welches Fehlverhalten bei

den Motorradfahrern zu Verkehrsunfällen geführt hat. Hier zeigt sich eine etwas andere Reihenfolge als bei den Personenkraftwagen. An erster Stelle steht bei den Kraftradführern überhöhte Geschwindigkeit als Unfallursache. An zweiter Stelle falsches Überholen, an dritter Stelle ungenügender Abstand und an vierter Stelle erst falsches Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren. Diese Unfallursachen standen bei allen Fahrzeugführern und demzufolge auch bei den Führern von Personenkraftwagen an erster Stelle.

Nicht angepaßte Geschwindigkeit ist also sehr häufig, bei Motorradfahrern sogar die häufigste Unfallursache.

Tabelle 8 gibt Auskunft darüber, wie häufig sich Unfälle in den Bereichen mit vorgeschriebener Geschwindigkeit ereigneten. Allerdings ist diese Aufstellung nur von bedingter Aussagekraft, weil bei rund 85 Prozent der Unfallberichte zu den vorgeschriebenen Geschwindigkeiten keine Aussagen gemacht wurden. Am häufigsten ereigneten sich Unfälle in den Zonen, wo 50 bis 60 km/h gefahren werden dürfen. Bereiche mit 30 – 40 km pro Stunde erlaubter Geschwindigkeit liegen an zweiter Stelle.

Die Aufstellungen Nr. 9 und Nr. 10 befassen sich mit den äußeren Umständen am Unfallort. Die absoluten Zahlen in beiden Tabellen geben altbekannte Tatsachen wieder, nämlich, daß die meisten Unfälle bei Tageslicht und bei trockenen Straßen passieren. Dies ist insofern eine Selbstverständlichkeit, als während des Tages mehr gefahren wird als bei Nacht und daß in unseren Breiten die Straßen überwiegend trocken sind. Was vorab interessiert ist die Frage, ob sich an diesen Tatsachen im Verlauf des Untersuchungszeitraumes Wesentliches geändert hat. Dies ist nicht der Fall. Ungefähr zwei Drittel aller Unfälle ereigneten sich in den beiden Jahren bei Tageslicht. Während der Dunkelheit passierten 29,4 Prozent aller Unfälle im Jahr 1991 und während des Jahres 1992 waren es 28,7 %; also eine äußerst geringfügige Verminderung. Ähnliches sagt die Tabelle 10 aus. In den Jahren 1992 und 1991 sind die Schwerpunkte in etwa gleichgeblieben: Rund 69 % der Verkehrsunfälle ereigneten sich bei trockener Fahrbahn, bei rund 27 % der Straßenverkehrsunfälle wurde festgestellt, daß die Straße naß war. Eine merkliche Verminderung war bei den Straßenverkehrsunfällen bei Glatteis festzustellen. 1991 wurden noch 331 Unfälle festgestellt, das sind 3,3 % des Gesamtunfallgeschehens gewesen, 1992 wurden nur 153 Glatteisunfälle festgestellt, das sind nur mehr 1,5 % des gesamten Unfallgeschehens. Der Rückgang beträgt 53,8 %. Die Unfälle, bei denen Schneeglätte registriert wurde, gehen von 88 auf 63 bekanntgewordene Fälle zurück. Dies ist eine Abnahme um 28,4 %. Bei den anderen Straßenverhältnissen, die noch aufgeführt sind, sind die absoluten Zahlen so gering, daß

## Verkehrsunfälle in München

Tabelle 1

Bezeichnung	1991	1992	Gegenüber 1991 Zu-/Abnahme %
Verkehrsunfälle insgesamt . . . . .	10 084	10 083	0,0
davon Verkehrsunfälle mit Getöteten . . . . .	61	63	3,3
Verkehrsunfälle mit Verletzten. . . . .	6 580	6 575	-0,1
Verkehrsunfälle mit nur Sachschaden von DM 4 000 und mehr . . . . .	3 443	3 445	0,1
Unfallverletzte . . . . .	8 238	8 307	0,8
davon Leichtverletzte . . . . .	7 194	7 221	0,4
Schwerverletzte . . . . .	1 044	1 076	3,1
Unfalltote. . . . .	63	65	3,2

### Anzahl der Verkehrsunfälle nach der Höhe des Sachschadens in DM \*)

noch Tabelle 1

Sachschaden	1991		1992		Gegenüber 1991 Zu-/Abnahme %
	absolut	%	absolut	%	
Ohne Sachschaden . . . . .	1 456	14,4	1 355	13,4	-6,9
Unter 4 000 . . . . .	2 244	22,3	2 337	23,2	4,1
4 000 bis unter 10 000 . . . . .	3 205	31,8	3 195	31,7	-0,3
10 000 bis unter 20 000 . . . . .	2 186	21,7	2 158	21,4	-1,3
20 000 bis unter 30 000 . . . . .	577	5,7	590	5,9	2,3
30 000 bis unter 40 000 . . . . .	206	2,0	205	2,0	-0,5
40 000 bis unter 50 000 . . . . .	97	1,0	93	0,9	-4,1
50 000 und mehr . . . . .	113	1,1	150	1,5	32,7
Verkehrsunfälle insgesamt . . . . .	10 084	100,0	10 083	100,0	0,0

\*) Berücksichtigt sind nur Unfälle mit Personenschaden oder Sachschaden über 4000 DM.

### Verkehrsunfälle nach Unfalltyp

Tabelle 2

Unfalltyp	Unfälle mit Personenschaden						Unfälle m. schw. Sachschaden		Unfälle insgesamt	
	Getötete		Schwerverletzte		Leichtverletzte		1991	1992	1991	1992
	1991	1992	1991	1992	1991	1992				
Fahr-Unfall . . . . .	7	8	75	82	218	219	257	212	557	521
Abbiege-Unfall. . . . .	5	10	143	172	1 190	1 182	777	755	2 115	2 119
Einbiegen-, Kreuzen-Unfall. . . . .	4	6	195	168	1 212	1 209	1 244	1 275	2 655	2 658
Überschreit.-Unfall . . . . .	25	25	241	227	468	456	8	4	742	712
Unfall durch ruhend. Verkehr. . . . .	3	2	40	43	252	253	509	537	804	835
Unfall im Längsverkehr . . . . .	4	6	102	110	1 545	1 479	405	359	2 056	1 954
Sonstige Unfälle . . . . .	13	6	165	198	734	777	243	303	1 155	1 284
Insgesamt . . . . .	61	63	961	1 000	5 619	5 575	3 443	3 445	10 084	10 083

## Verkehrsunfälle nach der Art der Verkehrsbeteiligung

Tabelle 3

Art der Verkehrsbeteiligung	1991		1992		Gegenüber 1991 Zu-/Abnahme %
	absolut	%	absolut	%	
Mopeds, Mokicks <sup>1)</sup> . . . . .	14	0,1	10	0,1	-28,6
Mofa 25 <sup>2)</sup> . . . . .	16	0,2	18	0,2	12,5
Krafträder . . . . .	105	1,0	145	1,4	38,1
Leichtkrafträder . . . . .	21	0,2	27	0,3	28,6
Kraftroller . . . . .	15	0,1	13	0,1	-13,3
Pkw-Kombikraftwagen . . . . .	7 631	75,6	7 401	73,4	-3,0
Kraftomnibusse . . . . .	106	1,1	113	1,1	6,6
LKW ohne Anhänger . . . . .	608	6,0	611	6,1	0,5
LKW mit Anhänger . . . . .	90	0,9	56	0,6	-37,8
LKW mit Tankauflagen mit Anhänger	2	0,0	0	0,0	0,0
Sattelschlepper . . . . .	31	0,3	44	0,4	41,9
Sattelschlepper mit Auflieger . . . . .	8	0,1	6	0,2	-25,0
Landwirtschaftl. Zugmaschinen . . . . .	3	0,0	5	0,0	66,7
Andere Zugmaschinen . . . . .	0	0,0	1	0,0	-
LKW mit Spezialaufbau . . . . .	0	0,0	1	0,0	-
Übrige Kfz . . . . .	61	0,6	74	0,7	21,3
Straßenbahn . . . . .	23	0,2	16	0,2	-30,4
Fahrräder . . . . .	645	6,4	801	7,9	24,2
Sonstige und unbekannte Fahrzeuge .	302	3,2	345	3,4	14,2
Fußgänger . . . . .	396	3,9	393	3,9	-0,8
Andere Personen <sup>3)</sup> . . . . .	7	0,1	3	0,0	-57,1
<b>Insgesamt . . . . .</b>	<b>10 084</b>	<b>100,0</b>	<b>10 083</b>	<b>100,0</b>	<b>0,0</b>

<sup>1)</sup> Hubraum nicht mehr als 50 ccm, bis 50 km/h Höchstgeschw. - <sup>2)</sup> Hubraum bis 50 ccm, bis 25 km/h Höchstgeschw. - <sup>3)</sup> Straßenarbeiter, Polizeibeamte, Reiter.

## Der Kraftfahrzeugbestand

Tabelle 4

Fahrzeugart	Kraftfahrzeugbestand am				
	1. 7. 1990	1. 7. 1991	Gegenüber 1990 Zu-/Abnahme %	1. 7. 1992	Gegenüber 1991 Zu-/Abnahme %
Pkw . . . . .	530 424	541 257	2,0	550 194	1,7
Kombi. . . . .	67 772	74 888	10,5	82 149	9,7
Krafträder, Motorroller . . . . .	28 359	29 437	3,8	30 779	4,6
Lkw . . . . .	25 710	27 207	5,8	27 603	1,5
Zugmaschinen . . . . .	3 456	3 544	2,5	3 589	1,3
Omnibusse . . . . .	1 421	1 445	1,7	1 486	2,8
Krankswagen . . . . .	236	249	5,5	243	-2,4
Andere Sonderfahrzeuge . . . . .	12 523	13 043	4,2	13 657	4,7
<b>Zusammen . . . . .</b>	<b>669 901</b>	<b>691 070</b>	<b>3,2</b>	<b>709 700</b>	<b>2,7</b>
Kfz-Anhänger . . . . .	25 308	26 193	3,5	26 851	2,5

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Ursachen der Straßenverkehrsunfälle 1991 und 1992 – Fehlverhalten der Fahrzeugführer nach Altersgruppen bei Unfällen mit Personenschäden  
Tabelle 5  
– Alle Fahrzeugführer –

Bezeichnung		bis 14	15 bis unter 18	18 bis unter 21	21 bis unter 25	25 bis unter 35	35 bis unter 45	45 bis unter 55	55 bis unter 65	65 bis unter 75	75 und mehr	ohne Angab.	Ins- gesamt
Fehlverhalten der Fahrzeugführer insgesamt. . .	1991	167	93	648	1 163	2 421	1 353	1 168	567	289	90	493	8 452
	1992	173	130	592	1 147	2 418	1 296	1 164	614	278	91	476	8 379
Verkehrstüchtigkeit . . . . .	1991	1	–	43	76	187	114	93	31	6	3	1	555
	1992	–	5	31	85	176	98	97	36	9	2	–	539
dar. Alkoholeinfluß. . . . .	1991	–	–	37	74	178	111	86	28	5	–	1	520
	1992	–	5	25	80	169	87	91	30	1	1	–	489
Falsche Straßenbenutzung . . . . .	1991	57	27	47	86	149	79	65	47	25	11	40	633
	1992	57	32	46	103	178	74	77	49	31	12	38	697
Nichtangepaßte Geschwindigkeit . . . . .	1991	7	10	105	164	312	151	106	40	21	3	20	939
	1992	12	11	98	158	250	121	77	46	10	2	14	799
Abstand . . . . .	1991	2	12	117	204	447	213	184	93	40	8	29	1 349
	1992	1	11	108	232	431	215	207	96	32	8	33	1 374
Überholen . . . . .	1991	2	5	13	24	45	17	15	7	4	–	35	167
	1992	2	9	13	32	45	21	24	10	2	1	41	200
Vorbeifahren . . . . .	1991	1	–	2	1	8	1	3	2	1	1	–	20
	1992	–	–	3	1	7	2	7	1	1	–	1	23
Nebeneinanderfahren . . . . .	1991	2	1	13	21	53	34	36	7	5	3	51	226
	1992	1	–	15	25	65	31	34	17	6	–	55	249
Vorfahrt, Vorrang . . . . .	1991	18	6	76	175	338	175	175	87	42	20	44	1 156
	1992	19	18	89	135	378	166	153	98	56	16	46	1 174
Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen . . . . .	1991	6	–	50	87	177	96	95	57	23	15	21	627
	1992	8	9	53	61	208	93	87	65	37	9	21	651
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen . .	1991	7	1	17	57	111	48	50	18	10	2	15	336
	1992	8	5	25	47	116	47	37	20	14	4	17	340
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren . . . . .	1991	43	8	120	237	476	282	252	130	90	20	121	1 779
	1992	36	18	102	211	469	310	251	139	71	27	80	1 714
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern. . .	1991	6	8	42	64	147	109	98	36	14	9	108	641
	1992	9	3	29	70	143	82	94	31	17	7	96	581
dar. an Fußgängerüberwegen und -furten. .	1991	–	3	5	8	28	20	22	7	1	2	16	112
	1992	–	–	5	11	17	10	10	3	3	2	10	71
Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung. . . . .	1991	1	1	12	24	58	39	40	12	8	–	12	207
	1992	2	1	7	18	54	31	31	14	6	1	20	185
Nichtbeachten der Beleuchtungsvorschriften .	1991	1	2	5	3	1	–	–	3	–	–	–	15
	1992	1	1	1	2	3	–	2	–	–	–	–	10
Ladung, Besetzung . . . . .	1991	2	–	–	1	1	1	1	1	2	–	2	11
	1992	–	–	1	1	3	2	–	–	–	–	2	9
Andere Fehler beim Fahrzeugführer . . . . .	1991	24	13	53	83	199	138	100	71	31	12	30	754
	1992	33	21	49	74	216	143	110	77	37	15	50	825

Ursachen der Straßenverkehrsunfälle 1991 und 1992 – Fehlverhalten der Fahrzeugführer nach Altersgruppen bei Unfällen mit Personenschäden  
Tabelle 6 – Fahrzeugführer von Personenkraftwagen –

Bezeichnung		bis 14	15 bis unter 18	18 bis unter 21	21 bis unter 25	25 bis unter 35	35 bis unter 45	45 bis unter 55	55 bis unter 65	65 bis unter 75	75 und mehr	ohne Angab.	Ins-gesamt
Fehlverhalten der Fahrzeugführer insgesamt. . .	1991	2	3	512	884	1 793	1 038	878	401	221	61	373	6 166
	1992	1	13	455	814	1 726	970	854	441	201	61	345	5 881
Verkehrstüchtigkeit . . . . .	1991	1	–	41	71	157	101	74	24	5	2	1	477
	1992	–	4	26	68	146	80	81	25	8	2	–	440
dar. Alkoholeinfluß. . . . .	1991	–	–	35	69	151	100	69	22	4	–	1	451
	1992	–	4	20	64	141	72	76	21	1	1	–	400
Falsche Straßenbenutzung . . . . .	1991	–	–	18	25	43	24	27	10	5	–	18	170
	1992	–	–	9	25	44	33	18	10	4	2	9	154
Nichtangepaßte Geschwindigkeit . . . . .	1991	–	2	84	133	244	124	82	29	19	3	17	737
	1992	–	5	84	119	184	100	66	38	8	2	10	616
Abstand . . . . .	1991	–	–	100	166	360	183	150	77	38	8	27	1 109
	1992	–	1	88	184	345	183	168	83	29	8	27	1 116
Überholen . . . . .	1991	–	–	7	9	18	7	8	4	3	–	23	79
	1992	–	–	8	10	17	9	14	8	2	1	27	96
Vorbeifahren . . . . .	1991	–	–	2	1	6	1	3	2	1	1	–	17
	1992	–	–	3	1	7	2	5	–	1	–	–	19
Nebeneinanderfahren . . . . .	1991	–	–	10	16	36	26	28	4	4	3	43	170
	1992	–	–	10	21	45	25	27	11	5	–	49	193
Vorfahrt, Vorrang . . . . .	1991	–	–	64	145	294	153	143	74	31	14	35	953
	1992	–	1	74	113	308	137	120	81	43	12	39	928
Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen . . . . .	1991	–	–	43	77	159	88	78	51	19	12	18	545
	1992	–	–	46	52	184	80	74	59	29	8	20	552
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen . .	1991	–	–	13	39	90	38	41	15	7	–	10	253
	1992	–	1	20	39	84	38	26	14	10	2	13	247
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren . . . . .	1991	–	–	110	198	385	244	206	112	83	16	99	1 453
	1992	–	–	92	172	386	259	213	120	64	22	68	1 396
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern. . .	1991	–	1	36	49	109	82	88	32	11	9	80	497
	1992	–	–	24	49	113	59	72	23	13	6	70	429
dar. an Fußgängerüberwegen und -furten. . .	1991	–	1	5	8	23	14	20	7	1	2	15	96
	1992	–	–	3	11	12	10	8	3	2	2	10	61
Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung. . . . .	1991	–	–	9	20	47	32	31	8	5	–	10	162
	1992	–	–	4	14	41	19	26	13	5	1	16	139
Nichtbeachten der Beleuchtungsvorschriften .	1991	–	–	1	–	–	–	–	–	–	–	–	1
	1992	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Ladung, Besetzung . . . . .	1991	–	–	–	–	–	–	1	–	–	–	1	2
	1992	–	–	1	–	1	2	–	–	–	–	1	5
Andere Fehler beim Fahrzeugführer . . . . .	1991	1	–	30	51	94	61	37	25	16	5	19	339
	1992	1	2	32	38	89	62	44	29	19	5	29	350

Ursachen der Straßenverkehrsunfälle 1991 und 1992 – Fehlverhalten der Fahrzeugführer nach Altersgruppen bei Unfällen mit Personenschäden  
Tabelle 7  
– Fahrzeugführer von Kraftfahrzeugen –

Bezeichnung		bis 14	15 bis unter 18	18 bis unter 21	21 bis unter 25	25 bis unter 35	35 bis unter 45	45 bis unter 55	55 bis unter 65	65 bis unter 75	75 und mehr	ohne Angab.	Ins- gesamt
Fehlverhalten der Fahrzeugführer insgesamt. . .	1991	1	37	33	50	95	26	24	5	3	2	9	285
	1992	–	29	34	82	123	22	24	9	4	1	6	334
Verkehrstüchtigkeit . . . . .	1991	–	–	–	–	5	1	5	1	1	–	–	13
	1992	–	–	1	7	12	3	1	1	–	–	–	25
dar. Alkoholeinfluß. . . . .	1991	–	–	–	–	5	1	4	1	1	–	–	12
	1992	–	–	1	7	11	3	1	1	–	–	–	24
Falsche Straßenbenutzung . . . . .	1991	–	1	–	2	2	1	1	–	–	2	3	12
	1992	–	1	2	4	11	2	1	2	1	–	1	25
Nichtangepaßte Geschwindigkeit . . . . .	1991	–	7	12	12	27	7	4	1	–	–	1	71
	1992	–	3	6	18	27	3	–	1	1	–	1	60
Abstand . . . . .	1991	–	10	4	6	9	1	1	–	–	–	–	31
	1992	–	8	9	10	15	3	3	1	1	–	1	51
Überholen . . . . .	1991	–	3	3	11	17	4	2	–	–	–	–	40
	1992	–	6	3	17	16	4	4	–	–	–	1	51
Vorbeifahren . . . . .	1991	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	1992	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Nebeneinanderfahren . . . . .	1991	–	1	–	2	4	–	–	–	1	–	–	8
	1992	–	–	1	–	3	–	1	–	–	–	–	5
Vorfahrt, Vorrang . . . . .	1991	–	2	2	6	5	5	1	–	–	–	–	21
	1992	–	3	3	5	10	–	4	1	–	–	–	26
Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen . . . . .	1991	–	–	1	1	1	2	–	–	–	–	–	5
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen. . .	1992	–	1	1	1	2	–	2	–	–	–	–	7
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren . . . . .	1991	1	3	1	5	3	2	3	–	1	–	3	22
	1992	–	4	4	9	5	1	4	–	–	1	–	28
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern. . .	1991	–	–	1	2	5	–	–	–	–	–	2	10
	1992	–	1	–	2	1	1	1	–	–	–	1	7
dar. an Fußgängerüberwegen und -furten. . .	1991	–	–	–	–	1	–	–	–	–	–	–	1
	1992	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung. . . . .	1991	–	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1
	1992	–	–	1	–	1	–	–	–	–	–	–	2
Nichtbeachten der Beleuchtungsvorschriften .	1991	–	1	–	–	1	–	–	–	–	–	–	2
	1992	–	–	–	–	–	–	1	–	–	–	–	1
Ladung, Besetzung . . . . .	1991	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	1992	–	–	–	1	–	–	–	–	–	–	–	1
Andere Fehler beim Fahrzeugführer . . . . .	1991	–	8	10	4	17	5	7	3	–	–	–	54
	1992	–	3	4	9	22	5	4	3	1	–	1	52

## Unfallzahlen und Geschwindigkeitsbegrenzung

Tabelle 8

Geschwindigkeit	1991		1992		Gegenüber 1991 Zu-/Abnahme %
	absolut	%	absolut	%	
Unter 30 km/h . . . . .	36	0,4	5	0,0	-86,1
30 bis 40 km/h . . . . .	537	5,3	660	6,6	22,9
50 bis 60 km/h . . . . .	831	8,2	785	7,8	- 5,5
70 bis 80 km/h . . . . .	87	0,9	77	0,7	-11,5
100 bis 120 km/h . . . . .	15	0,2	16	0,2	6,7
Ohne Angabe. . . . .	8 578	85,0	8 540	84,7	- 0,4
Verkehrsunfälle insgesamt . . . . .	10 084	100,0	10 083	100,0	0,0

## Die Lichtverhältnisse am Unfallort

Tabelle 9

Lichtverhältnisse	1991		1992		Gegenüber 1991 Zu-/Abnahme %
	absolut	%	absolut	%	
Tageslicht . . . . .	6 626	65,7	6 705	66,5	1,2
Dämmerung . . . . .	489	4,9	481	4,8	-1,6
Dunkelheit . . . . .	2 969	29,4	2 897	28,7	-2,4
Verkehrsunfälle insgesamt . . . . .	10 084	100,0	10 083	100,0	0,0

## Der Straßenzustand am Unfallort

Tabelle 10

Straßenzustand	1991		1992		Gegenüber 1991 Zu-/Abnahme %
	absolut	%	absolut	%	
Trocken . . . . .	6 966	69,1	7 052	69,9	1,2
Naß . . . . .	2 684	26,6	2 803	27,8	4,4
Glatteis . . . . .	331	3,3	153	1,5	-53,8
Schneeglätte . . . . .	88	0,9	63	0,6	-28,4
Gestreut. . . . .	5	0,0	1	0,0	-80,0
Schlüpfrig . . . . .	10	0,1	5	0,1	-50,0
Schadhafte Fahrbahn . . . . .	0	0,0	6	0,1	0,0
Verkehrsunfälle insgesamt . . . . .	10 084	100,0	10 083	100,0	0,0

## Verkehrsunfälle durch Nichtbeachtung der Verkehrsregelung

Tabelle 11

Verkehrsregelung	1991		1992		Gegenüber 1991 Zu-/Abnahme %
	absolut	%	absolut	%	
Verkehrsregelungsposten . . . . .	13	0,1	15	0,2	15,4
Lichtanlage betriebsbereit. . . . .	3 217	31,9	3 114	30,9	-3,2
Lichtanlage außer Betrieb. . . . .	255	2,6	246	2,4	-3,5
Ohne Angabe. . . . .	6 599	65,4	6 708	66,5	1,7
Insgesamt . . . . .	10 084	100,0	10 083	100,0	0,0



## Verkehrsunfälle 1991 und 1992 nach Monaten

Tabelle 12

Monat	1991		1992		Gegenüber 1991 Zu-/Abnahme %
	absolut	%	absolut	%	
Januar . . . . .	658	6,5	609	6,0	-7,5
Februar . . . . .	694	6,9	709	7,0	2,2
März. . . . .	687	6,8	740	7,4	7,7
April. . . . .	842	8,4	768	7,6	-8,7
Mai . . . . .	865	8,6	987	9,8	14,1
Juni . . . . .	998	9,9	934	9,3	-6,4
Juli. . . . .	1 103	10,9	1 042	10,3	-5,5
August . . . . .	817	8,1	827	8,2	1,2
September . . . . .	970	9,6	897	8,9	-7,5
Oktober. . . . .	888	8,8	906	9,0	2,0
November. . . . .	826	8,2	878	8,7	6,3
Dezember. . . . .	736	7,3	786	7,8	6,8
Insgesamt . . . . .	10 084	100,0	10 083	100,0	0,0

## Verkehrsunfälle 1991 und 1992 nach Wochentagen und Stunden

Tabelle 13

Uhrzeit	Jahr	Sonn- tag	Mon- tag	Diens- tag	Mitt- woch	Donn.- tag	Frei- tag	Sams- tag	Ins- gesamt
0 Uhr bis unter 2 Uhr . .	1991	102	51	58	49	70	78	111	519
	1992	69	47	43	68	53	68	109	457
2 Uhr bis unter 4 Uhr . .	1991	75	27	30	20	28	32	78	290
	1992	70	15	24	26	26	36	60	257
4 Uhr bis unter 6 Uhr . .	1991	46	23	22	25	27	21	52	216
	1992	44	22	19	34	21	38	40	218
6 Uhr bis unter 8 Uhr . .	1991	25	125	129	92	148	108	40	667
	1992	23	118	127	111	131	97	52	659
8 Uhr bis unter 10 Uhr . .	1991	36	184	156	151	156	159	94	936
	1992	53	161	179	144	157	148	90	932
10 Uhr bis unter 12 Uhr . .	1991	67	164	200	133	161	152	174	1 051
	1992	80	192	134	141	156	158	198	1 059
12 Uhr bis unter 14 Uhr . .	1991	85	188	163	172	171	208	156	1 143
	1992	98	175	185	153	157	211	159	1 138
14 Uhr bis unter 16 Uhr . .	1991	85	190	195	182	158	241	168	1 219
	1992	113	205	202	190	173	238	151	1 272
16 Uhr bis unter 18 Uhr . .	1991	134	232	267	263	217	202	118	1 433
	1992	134	280	278	248	240	210	117	1 507
18 Uhr bis unter 20 Uhr . .	1991	127	185	214	166	203	190	131	1 216
	1992	140	175	182	198	188	192	132	1 207
20 Uhr bis unter 22 Uhr . .	1991	91	104	108	88	133	114	102	740
	1992	90	111	115	107	113	123	85	744
22 Uhr bis unter 24 Uhr . .	1991	69	73	91	94	99	118	110	654
	1992	74	74	81	95	90	113	106	633
Insgesamt . . . . .	1991	942	1 546	1 633	1 435	1 571	1 623	1 334	10 084
	1992	988	1 575	1 569	1 515	1 505	1 632	1 299	10 083

## Motor-Hubraum der Hauptverursacher

Tabelle 14

Hubraum – ccm	1991		1992		Gegenüber 1991 Zu-/Abnahme %
	absolut	%	absolut	%	
1– 99 . . . . .	18	0,2	23	0,2	27,8
100– 199 . . . . .	2	0,0	11	0,1	450,0
200– 299 . . . . .	5	0,0	–	–	–
300– 399 . . . . .	6	0,1	6	0,1	–
400– 499 . . . . .	10	0,1	17	0,2	70,0
500– 599 . . . . .	24	0,2	40	0,4	66,7
600– 699 . . . . .	13	0,1	20	0,2	53,9
700– 799 . . . . .	33	0,3	50	0,5	51,5
800– 899 . . . . .	59	0,6	71	0,7	20,3
900– 999 . . . . .	179	1,8	212	2,1	18,4
1000–1099 . . . . .	217	2,2	237	2,4	9,2
1100–1199 . . . . .	196	1,9	254	2,5	29,6
1200–1299 . . . . .	436	4,3	525	5,2	20,4
1300–1399 . . . . .	202	2,0	247	2,5	22,3
1400–1499 . . . . .	225	2,2	216	2,1	–4,0
1500–1599 . . . . .	1 060	10,5	1 129	11,2	6,5
1600–1699 . . . . .	54	0,5	35	0,3	–35,2
1700–1799 . . . . .	599	5,9	821	8,1	37,1
1800–1899 . . . . .	108	1,1	139	1,4	28,7
1900–1999 . . . . .	936	9,3	1 099	10,9	17,4
2000–2099 . . . . .	13	0,1	19	0,2	46,2
2100–2199 . . . . .	76	0,8	71	0,7	–6,6
2200–2299 . . . . .	262	2,6	275	2,7	5,0
2300–2399 . . . . .	155	1,5	195	1,9	25,8
2400–2499 . . . . .	258	2,6	348	3,5	34,9
2500–2599 . . . . .	30	0,3	40	0,4	33,3
2600–2699 . . . . .	29	0,3	36	0,4	24,1
2700–2799 . . . . .	128	1,3	174	1,7	35,9
2800–2899 . . . . .	16	0,2	35	0,3	118,8
2900–2999 . . . . .	151	1,5	186	1,8	23,2
3000–3999 . . . . .	148	1,5	181	1,8	22,3
4000–4999 . . . . .	51	0,5	53	0,5	3,9
5000–5999 . . . . .	82	0,8	111	1,1	35,4
6000 und mehr . . . . .	99	1,0	137	1,4	38,4
Ohne Angabe . . . . .	4 204	41,7	3 070	30,5	–27,0
Insgesamt . . . . .	10 084	100,0	10 083	100,0	0,0

## Verkehrsunfälle nach der Zahl der Beteiligten

Tabelle 15

Zahl der Beteiligten	1991		1992		Gegenüber 1991 Zu-/Abnahme %
	absolut	%	absolut	%	
Alleinunfall . . . . .	763	7,6	787	7,8	3,1
Zwei Beteiligte . . . . .	7 652	75,9	7 674	76,1	0,3
Drei Beteiligte . . . . .	1 212	12,0	1 220	12,2	0,7
Vier Beteiligte . . . . .	312	3,1	271	2,7	-13,1
Fünf Beteiligte . . . . .	87	0,9	88	0,9	1,1
Sechs Beteiligte . . . . .	37	0,4	25	0,2	-32,4
Sieben Beteiligte . . . . .	12	0,1	11	0,1	- 8,3
Acht Beteiligte . . . . .	4	0,0	1	0,0	-75,0
Neun Beteiligte . . . . .	2	0,0	4	0,0	100,0
Zehn und mehr Beteiligte . . . . .	3	0,0	2	0,0	-33,3
Insgesamt . . . . .	10 084	100,0	10 083	100,0	0,0

## Verkehrsunfälle mit Hauptverursachern aus der Region 14 und anderen Gebieten

Tabelle 16

Landkreise	1991		1992		Gegenüber 1991 Zu-/Abnahme %
	absolut	%	absolut	%	
Dachau . . . . .	126	1,2	139	1,4	10,3
Ebersberg . . . . .	114	1,1	106	1,0	- 7,0
Erding . . . . .	56	0,6	48	0,5	-14,3
Freising . . . . .	100	1,0	91	0,9	- 9,0
Fürstfeldbruck . . . . .	211	2,1	219	2,2	3,8
Landsberg a. Lech . . . . .	36	0,4	38	0,4	5,6
München*) . . . . .	5 630	55,8	5 492	54,4	- 2,5
Starnberg . . . . .	136	1,4	138	1,4	1,5
Sonstige . . . . .	3 675	36,4	3 812	37,8	3,7
Insgesamt . . . . .	10 084	100,0	10 083	100,0	0,0

\*) Stadt- und Landkreis München.

## Die durch Straßenverkehrsunfälle Getöteten und Verletzten nach der Art der Verkehrsbeteiligten

Tabelle 17

Verkehrsteilnehmer	1991		1992	
	Getötete	Verletzte	Getötete	Verletzte
<b>Personen</b>				
auf Kraffrädern und Motorrollern . . . . .	5	542	4	572
in Kraftwagen . . . . .	13	4 877	17	4 670
auf Fahrrädern . . . . .	8	1 682	10	1 900
auf Mopeds und Fahrrädern mit Hilfsmotor . . . . .	-	52	-	49
Fußgänger . . . . .	32	985	26	980
Sonstige . . . . .	-	62	1	46
Zusammen . . . . .	58	8 200	58	8 217

Quelle: Polizeipräsidium München.

## Bei Verkehrsunfällen Verletzte und Getötete nach altersmäßiger Gliederung im Jahr 1992

Tabelle 18

Alter von ... bis unter ... Jahren	Verletzte Unfallbeteiligte					Getötete Unfallbeteiligte				
	ins- gesamt	davon				ins- gesamt	davon			
		als Fuß- gänger	als Rad- fahrer	auf mot. Zweirad	in Kfz		als Fuß- gänger	als Rad- fahrer	auf mot. Zweirad	in Kfz
unter 6 . . . . .	151	34	23	–	94	–	–	–	–	–
6 bis 15 . . . . .	408	124	190	2	92	2	1	1	–	–
15 bis 18 . . . . .	257	29	89	64	75	–	–	–	–	–
18 bis 21 . . . . .	560	32	87	53	388	4	–	–	–	4
21 bis 25 . . . . .	1 110	63	203	148	696	4	–	–	1	3
25 bis 35 . . . . .	2 332	148	511	240	1 433	9	1	1	3	4
35 bis 45 . . . . .	1 077	111	231	46	689	5	3	–	–	2
45 bis 55 . . . . .	1 055	145	243	47	620	7	2	2	–	3
55 bis 60 . . . . .	361	44	110	11	196	2	–	–	–	2
60 bis 65 . . . . .	251	36	70	1	144	3	1	2	–	–
65 und älter . . . . .	655	214	143	9	289	22	18	4	–	–
Zusammen . . . . .	8 217	980	1 900	621	4 716	58	26	10	4	18

Quelle: Polizeipräsidium München.

## Die Schulwegunfälle

Tabelle 19

Bezeichnung	1991	1992	Gegenüber 1991 Zu-/Abnahme %
Schulwegunfälle insgesamt . . . . .	90	91	1,1
dabei Verletzte. . . . .	92	90	– 2,2
und zwar schwerverletzt . . . . .	17	14	–17,6
Ausländer . . . . .	27	21	–22,2
dabei Tote . . . . .	1	1	–
darunter Ausländer . . . . .	1	–	–
Unfallstelle:			
Fahrbahn . . . . .	60	64	6,7
Gehweg . . . . .	8	3	–62,5
Radweg . . . . .	12	21	75,0
Fußgängerüber- bzw. -unterführung . . . . .	2	1	–50,0
andere Stelle . . . . .	1	2	100,0

Quelle: Polizeipräsidium München.

## Die Schulwegunfälle nach Verkehrsteilnehmern

Tabelle 20

Jahr	Unfälle insges.	Verletzte	darunter		Tote	davon	
			Radfahrer	Fußgänger		Radfahrer	Fußgänger
1988 . . . . .	86	92	44	40	1	–	1
1989 . . . . .	94	99	48	42	–	–	–
1990 . . . . .	82	91	32	48	–	–	–
1991 . . . . .	90	92	48	30	1	–	1
1992 . . . . .	91	90	40	43	1	1	–

Quelle: Polizeipräsidium München.

## Die Flucht- bzw. Alkoholunfälle

Tabelle 21

Unfallart	1989	1990	1991	1992
Verkehrsunfälle insgesamt . . . . .	52 191	51 454	50 978	48 588
dar. Fluchtunfälle . . . . .	10 951	10 709	10 969	10 574
dabei Verletzte . . . . .	750	780	767	700
Getötete. . . . .	4	1	2	3
Alkoholunfälle . . . . .	1 992	1 752	1 660	1 472
dabei Verletzte . . . . .	812	794	749	731
Getötete. . . . .	8	13	7	12

Quelle: Polizeipräsidium München.

## Das Unfallgeschehen in den Jahren 1991 und 1992 in Bayern

Tabelle 22

Unfälle und deren Folgen	1991	1992	Gegenüber 1991 Zu-/Abnahme %
Unfälle mit Personenschaden . . . . .	62 537	62 714	0,3
Unfälle mit nur Sachschaden . . . . .	274 033	267 221	-2,5
Unfälle insgesamt . . . . .	336 570	329 935	-2,0
Getötete . . . . .	1 939	1 817	-6,3
Verletzte . . . . .	85 489	85 730	0,3
davon Schwerverletzte. . . . .	21 953	20 989	-4,4
Leichtverletzte . . . . .	63 536	64 741	1,9
Verunglückte insgesamt . . . . .	87 428	87 547	0,1

die großen Abnahmequoten mangels ausreichender Zahlen keine große Aussagekraft besitzen.

Tabelle 11 zeigt auf, ob sich die Verkehrsunfälle an Stellen ereignet haben, die durch verkehrliche Lichtzeichen oder durch Polizeiposten verkehrsgeregelt waren. Die Verkehrsunfälle, die sich an Stellen, die durch Verkehrsposten verkehrsgeregelt waren, ereignet haben, sind eine zu vernachlässigende Größe. Die Hauptmasse der Verkehrsunfälle geschah an Stellen, die durch eine in Betrieb befindliche Lichtanlage geregelt waren, nämlich rund 32 bzw. 31 %, bei Lichtanlagen außer Betrieb geschahen 2,6 % im Jahr 1991 und 2,4 % im Jahr 1992. Der größte Posten, nämlich jeweils rund zwei Drittel ist unter der Rubrik „ohne Angabe“ zu finden, was bedeutet, daß sich diese Verkehrsunfälle auf „freier Strecke“ ereignet haben, wo weder Lichtanlagen noch Verkehrsposten den Verkehr regelten.

Tabelle 12 und Tabelle 13 geben Auskunft über die Häufigkeit der Verkehrsunfälle im Jahresverlauf (Tabelle 12) und im Tagesverlauf (Tabelle 13). Der Monat Juli war in beiden untersuchten Jahren der unfallträchtigste Monat. 1991 folgte an zweiter Stelle der Monat Juni, im Jahr 1992 war dies der Monat Mai.

1991 lag der September an dritter Stelle. 1992 war dies der Juni. Der Freitag ist nach wie vor unter dem Gesichtspunkt von Verkehrsunfällen der gefährlichste Wochentag. 1992 ereigneten sich die meisten Verkehrsunfälle an einem Freitag, 1991 war der Freitag nur knapp an zweiter Stelle hinter dem Dienstag. Am Sonntag geschahen jeweils die wenigsten Unfälle. Ein einigermaßen sicherer Wochentag ist noch der Samstag. Die unfallträchtigste Zeit sind die zwei Stunden zwischen 16.00 Uhr und 18.00 Uhr, aber auch der Zeitraum davor, nämlich zwischen 14.00 Uhr und 16.00 Uhr ist nicht ohne Risiko. Nicht zu unterschätzende Gefahren lauern im Straßenverkehr offensichtlich noch in der Zeit zwischen 18.00 Uhr und 20.00 Uhr. Von da an geht das Unfallgeschehen zahlenmäßig merklich zurück.

In den Stunden zwischen 14.00 Uhr und 20.00 Uhr sollten also die Verkehrsteilnehmer besonders vorsichtig sein.

Pickt man sich die absolut höchsten Unfallzahlen heraus, so ergibt sich, daß 1992 die Zeit zwischen 16.00 Uhr und 18.00 Uhr am Montag am gefährlichsten war, gefolgt von der Zeit zwischen 16.00 Uhr und 18.00 Uhr an Dienstagen.

Tabelle 14 gibt den Hubraum der beteiligten Hauptverursacher an. Zahlenmäßige Schwerpunkte liegen erstens bei Kraftfahrzeugen zwischen 1500 und 1599 Kubikzentimeter Hubraum und bei 1900 mit 1999 Kubikzentimeter. Dies sind mit Sicherheit auch die Fahrzeugtypen, die vom Bestand her den Hauptanteil auf sich vereinigen können.

In Tabelle 15 sind die Verkehrsunfälle noch einmal nach der Zahl der Beteiligten unterteilt. Rund drei Viertel aller Verkehrsunfälle ist mit zwei Beteiligten verzeichnet. Rund 12 % aller Verkehrsunfälle hatten in den beiden Jahren jeweils drei Beteiligte. Am Ende der Skala stehen die Unfälle, an denen 10 und mehr Verkehrsteilnehmer beteiligt waren. Dies waren im Jahr 1991 drei Unfälle, im Jahr 1992 waren es zwei. Es ist bekannt, daß Tag für Tag eine Lawine von Kraftfahrzeugen aus den umliegenden Landkreisen in die Stadt München rollt. Ganz selbstverständlich ist, daß diese Kraftfahrzeuge auch Verkehrsunfälle verursachen.

In Tabelle 16 ist nun aufgelistet, mit welcher Intensität Bewohner aus den umliegenden Landkreisen am Münchener Straßenverkehrsunfallgeschehen beteiligt sind. In erster Linie sind es Bewohner aus der Stadt und dem Landkreis München, die in Verkehrsunfälle verwickelt sind. Einen großen Posten stellen auch diejenigen dar, die aus der weiteren Umgebung oder aus dem Ausland kommen und in München Straßenverkehrsunfälle verursachen. Aus der Region 14 sind es die Bewohner des Landkreises Fürstfeldbruck, des Landkreises Dachau und des Landkreises Starnberg in dieser Reihenfolge, die noch merklich am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt sind. Dies war im Jahr 1992 so, im Jahr 1991 waren der Landkreis Starnberg an zweiter Stelle und der Landkreis Dachau erst an dritter Stelle, allerdings mit ganz geringem Abstand zu finden. Auch 1992 lagen die beiden letztgenannten Landkreise nahezu gleich auf. Es muß darauf hingewiesen werden, daß die genannten Zahlen nichts über das Verkehrsverhalten der Dachauer, Fürstfeldbrucker oder Starnberger aussagen. Es ist vielmehr so, daß die genannten Landkreise am Münchener Straßenverkehr sehr stark teilhaben und folglich auch beim Unfallgeschehen in Erscheinung treten.

In den folgenden fünf Tabellen wird etwas genauer auf die Unfallopfer eingegangen. Schon bei der Besprechung der Tabelle 2 war darauf hingewiesen worden, daß die Fußgänger, auch wenn sie nicht als Hauptverursacher von Verkehrsunfällen aufgetreten sind, in sehr viel größerem Maße die Opfer sind als andere Verkehrsteilnehmer. Dies belegen auch die Zahlen in Tabelle 17, die allerdings auf eine andere Quelle, nämlich das Polizeipräsidium München, zurückgehen und deswegen mit den sonst verwendeten Daten nicht

100 %ig vergleichbar sind. Von den hier für das Jahr 1992 ermittelten getöteten 58 Personen waren allein 26 – das ist fast die Hälfte – Fußgänger. Nach dieser Aufstellung stehen an zweiter Stelle die Kraftwagenfahrer und an dritter Stelle die Radfahrer. Zwar ist es eine allseits bekannte Binsenweisheit, daß Fußgänger und Fahrräder kein schützendes Blech um sich herum haben, aber in welchem Umfang sie stärker gefährdet sind, als beispielsweise Verkehrsteilnehmer in Personenkraftwagen, zeigen die genannten Zahlen in erschreckendem Ausmaß.

Dies zeigt sich auch daran, daß die Verkehrstopfer in Kraftwagen meist mit Verletzungen davonkamen, wo hingegen die meisten Toten in beiden Jahren unter den Fußgängern zu finden waren. Zum Vergleich die Zahlen aus Tabelle 3: Fußgänger waren in den beiden Jahren 1991 und 1992 jeweils in 3,9 Prozent aller Straßenverkehrsunfälle als Hauptbeteiligte ermittelt worden. Demgegenüber waren 1991 55 % aller Verkehrstoten Fußgänger. Bis 1992 ist diese Rate auf 45 % zurückgegangen.

Bei den Radlern ist das Verhältnis ebenfalls sehr ungünstig. Sie waren 1991 mit 6,4 % am Unfallgeschehen beteiligt, 1992 mit 7,9 %. 1991 wurden acht Radfahrer getötet, 1992 waren 10 Radler dem Verkehrsgeschehen zum Opfer gefallen, das sind 14 % im Jahr 1991 und 17 % 1992, gemessen an allen Verkehrstoten. In Tabelle 18 ist das Alter der Verkehrstopfer dargestellt für das Jahr 1992. Bei den Unfallverletzten waren die Verkehrsteilnehmer in Kraftfahrzeugen die Hauptgruppe und hier in erster Linie Personen zwischen 25 und 35 Jahren.

Bei den Verkehrstoten stellen die Fußgänger die weitest größte Gruppe, gefolgt von den Radfahrern. Hier sind es besonders die älteren Menschen, 65 Jahre und älter, die besonders gefährdet erscheinen. Von den 26 getöteten Fußgängern waren 18 65 Jahre und älter. 40 % der getöteten Radfahrer – in absoluten Zahlen waren es vier Personen – waren 65 Jahre und älter.

Es ist noch festzuhalten, daß im Jahr 1992 kein Kind (unter 6 Jahre) im Straßenverkehr getötet wurde. 151 allerdings wurden verletzt. Ein Fußgänger und ein Radfahrer unter 15 Jahren allerdings verloren ihr Leben. Einer der genannten jugendlichen Toten muß auf dem Schulweg verunglückt sein.

Tabelle 19 zeigt die Schulwegunfälle auf. 1992 gab es 91 Schulwegunfälle, dabei wurden 90 Personen verletzt, ein Schulkind wurde getötet. Wie weiter zu ersehen, geschahen die meisten Schulwegunfälle auf der Fahrbahn, gefolgt von den Unfällen auf Radwegen. Die Tabelle 20 zeigt, daß die auf dem Schulweg getötete Person als Radfahrer zur Schule unterwegs war. Im Jahr 1991 war es ein Fußgänger, der auf dem Weg zur Schule getötet wurde.

Die Zahl der Unfälle mit Fahrerflucht und der Unfälle, bei denen Alkohol mit im Spiel war, sind immer noch erschreckend hoch, wie Tabelle 21 zeigt. 1992 wurden 1472 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluß registriert, eine etwas geringere Anzahl als 1991, aber immer noch zu hoch. Bei diesen Alkoholunfällen wurden 731 Personen verletzt und 12 getötet.

In 10 574 Fällen wurde 1992 Fahrerflucht begangen. Die Folgen dieser Fluchtunfälle waren u. a. 700 Verletzte und drei Tote.

Nun noch ein kurzer Blick auf das Unfallgeschehen in Bayern (Tabelle 22). Die Unfälle mit Personenschaden sind von 1991 bis 1992 ganz leicht um 0,3 % gestiegen. In München waren sie nahezu gleichgeblieben (siehe Tabelle 1). Bei den Unfällen mit Sachschaden

war in Bayern ein Rückgang von 2,5 % festzustellen, in München ein Anstieg um 0,1 %.

Bei der Entwicklung der Unfallfolgen kommt die Landeshauptstadt schlechter weg als der gesamte Freistaat: In Bayern waren 1992 die Verkehrstoten um 6,3 % weniger als 1991, in München mußte ein Anstieg um 3,2 % verzeichnet werden. Die Zahl der Schwerverletzten nahm im Freistaat um 4,4 % ab, stieg aber in München um 3,1 %. Lediglich bei den Leichtverletzten war die Entwicklung in München günstiger als im gesamten Freistaat. Der Anstieg in München betrug nur 0,4 % gegenüber 1,9 % im ganzen Land.

*Dipl.-Kfm. Otto Ruchty*