

Eine Analyse der schwerwiegenden Verkehrsunfälle der Jahre 2007 bis 2017 in München

Text, Tabellen und Grafiken: **Christoph Scharf**

Vision Zero zur Vermeidung von Verkehrsunfällen

Europaweit keine Verkehrstoten bis 2050?

Im Februar dieses Jahres meldete das Statistische Bundesamt, dass es in Deutschland im Jahr 2017 mit 3 206 Getöteten im Straßenverkehr den niedrigsten Stand an Verkehrstoten seit Einführung der Statistik vor mehr als 60 Jahren gab.¹⁾ Dies kommt auch dem Ziel der „Vision Zero“ näher, einem Verkehrssicherungskonzept der EU-Kommission, das anstrebt, dass es bis zum Jahr 2050 europaweit keine Verkehrstoten mehr gibt. Zur Verstärkung der Verkehrssicherheit sind verschiedene Maßnahmenpakete wie Eingriffe in die Straßenverkehrsinfrastruktur durch fehlerverzeihende Straßen oder fahrzeugtechnische Innovationen wie Fahrerassistenzsysteme entwickelt worden.²⁾ Im April 2018 hat der Münchner Stadtrat dieses Verkehrskonzept ebenfalls beschlossen.³⁾ Um den aktuellen Stand in der Verkehrsunfallstatistik zu verdeutlichen, zeigt dieser Beitrag Zahlen und Analysen der schwerwiegenden Verkehrsunfälle der Landeshauptstadt München in den Jahren 2007 bis 2017 auf.

Entwicklung der Verkehrsunfälle in München

Anzahl der schwerwiegenden Unfälle rückläufig

Schwerwiegende Verkehrsunfälle sind Unfälle, zu denen die Polizei herangezogen wurde und bei denen ein Personenschaden oder ein schwerwiegender Sachschaden vorlag. Angezeigte Sachschadensunfälle mit geringem Sachschaden, bei denen der Beteiligte nicht unter Alkoholeinwirkung stand (Bagatellunfälle), werden bei den schwerwiegenden Verkehrsunfallzahlen nicht erfasst, jedoch in der offiziellen Polizeistatistik registriert.

Anzahl Verkehrsunfälle insgesamt sowie Anteil und Anzahl der schwerwiegenden Verkehrsunfälle

Tabelle 1

Jahr	Verkehrsunfälle insgesamt	darunter schwerwiegende Verkehrsunfälle	Anteil der schwerwiegenden an den Verkehrsunfällen insgesamt in Prozent
2007	42 220	6 638	15,7
2008	41 449	6 390	15,4
2009	40 163	6 337	15,8
2010	39 440	5 935	15,0
2011	43 703	6 622	15,2
2012	45 029	6 572	14,6
2013	46 988	6 626	14,1
2014	46 804	6 607	14,1
2015	46 657	6 601	14,1
2016	46 797	6 399	13,7
2017	45 454	6 040	13,3

© Statistisches Amt München

Hinweis: In diesem Artikel wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit das generische Maskulinum verwendet. Weibliche und anderweitige Geschlechteridentitäten werden dabei ausdrücklich mitgemeint, soweit es für die Aussage erforderlich ist.

¹⁾ https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2018/02/PD18_063_46241.html

²⁾ <https://www.dvr.de/dvr/vision-zero/>

³⁾ https://radlhauptstadt.muenchen.de/radlinfos/radlnews/details/news/stadtrat-beschliesst-neues-verkehrssicherungskonzept-fuer-muenchen/?tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&cHash=279280ad5a92ff751085d41828542a1e

Tabelle 1 zeigt die Entwicklung der Verkehrsunfälle gesamt (mit Bagatellunfällen), sowie der schwerwiegenden Unfälle der letzten elf Jahre auf. Es ist ersichtlich, dass der Anteil der schwerwiegenden Unfälle an den Verkehrsunfällen insgesamt im Lauf der letzten Jahre gesunken ist. Lag der Anteil im Jahr 2007 noch bei 15,7 Prozent, betrug er im Jahr 2017 lediglich 13,3 Prozent. Die Anzahl der Verkehrsunfälle insgesamt ist in den letzten elf Jahren allerdings angestiegen. Nach einem starken Rückgang bis zum Jahr 2010 von 42 220 auf 39 440, sind die Verkehrsunfälle seitdem wieder angestiegen. Im Jahr 2017 ereigneten sich auf Münchens Straßen 45 454 Unfälle. Im Vergleich zum Jahr 2007 ist dies ein Anstieg um 7,7 Prozent. Bei den schwerwiegenden Verkehrsunfällen gab es einen Rückgang um 8,8 Prozent. Lagen die Verkehrsunfälle 2007 hier bei 6 638, waren es im Jahr 2017 nur noch 6 040. Dies ist in der elfjährigen Betrachtung der zweittiefste Wert nach dem Jahr 2010, in dem sich 5 935 schwerwiegende Verkehrsunfälle ereigneten.

Entwicklung des Verkehrsaufkommens

Die Entwicklung der sinkenden schwerwiegenden Verkehrsunfälle ist umso mehr erfreulich, da sich die Bevölkerung Münchens, und somit auch die Zahl der Verkehrsteilnehmer stark erhöht hat. Im Jahr 2007 betrug die mittlere Einwohnerzahl (Durchschnitt der monatlichen Bevölkerungsbestände) der Stadt München 1 338 317 Einwohner, im Jahr 2017 bereits 1 540 580. Dies entspricht einer Erhöhung von 15,1 Prozent. In Tabelle 2 ist die Entwicklung der mittleren Einwohnerzahl Münchens dargestellt.

Münchens Bevölkerung wächst und wächst

Ein wichtiger Indikator zur Bestimmung des Verkehrsaufkommens ist der Motorisierungsgrad, welcher die Anzahl der auf Privatpersonen zugelassenen Personenkraftwagen und Krafträder an allen Einwohnern mit Hauptwohnsitz in Prozent angibt. Wie aus Tabelle 3 ersichtlich ist, hat sich der Motorisierungsgrad der privaten PKWs und Krafträder in den letzten elf Jahren nur geringfügig verändert und beträgt im Jahr 2017 37,9 Prozent (zum Vergleich: Im Jahr 2007: 37,8 Prozent).

Motorisierungsgrad in München konstant

Mittlere Einwohnerzahl Münchens der Jahre 2007 bis 2017

Tabelle 2

Jahr	Mittlere Einwohnerzahl
2007	1 338 317
2008	1 357 675
2009	1 359 681
2010	1 370 763
2011	1 396 812
2012	1 426 362
2013	1 452 291
2014	1 478 324
2015	1 505 974
2016	1 533 763
2017	1 540 580

© Statistisches Amt München

Motorisierungsgrad Münchens in den Jahren 2007 bis 2017

Tabelle 3

Jahr	Motorisierungsgrad in Prozent
2007	37,8
2008	37,6
2009	38,4
2010	38,4
2011	38,2
2012	37,9
2013	37,7
2014	37,5
2015	37,1
2016	37,2
2017	37,9

© Statistisches Amt München

Eine ebenfalls wichtige Kenngröße zur Darstellung des Verkehrsaufkommens ist die Betrachtung der Pendlerzahlen, siehe Tabelle 4, Seite 22. München als Jobmotor Bayerns zieht Menschen aus der ganzen Welt an. Eingependelt wird daher aus nahezu allen Ecken Deutschlands. So stieg diese Zahl vom Jahr 2007 zum Jahr 2017 um 23,9 Prozent von 308 985 auf 382 943 an. Es wird aber auch immer mehr aus München ausgependelt, am häufigsten dabei in das Umland. Der Anstieg vom Jahr 2007 gegenüber 2017 beträgt enorme 49,0 Prozent, von 119 859 auf 178 603 Auspendler.

Enorme Zunahme des Pendleraufkommens

Anzahl der Ein- und Auspendler in den Jahren 2007 bis 2017

Tabelle 4

Jahr	Auspendler	Einpender
2007	119 859	308 985
2008	127 108	314 119
2009	128 960	315 276
2010	129 907	318 014
2011	135 291	325 204
2012	139 819	337 064
2013	146 842	341 312
2014	154 345	348 855
2015	163 641	357 801
2016	173 407	368 251
2017	178 603	382 943

© Statistisches Amt München

Differenzierung nach Unfallkategorien

Schwerwiegende Unfälle teilen sich in Unfälle mit und ohne Personenschaden. Die Unfälle mit Personenschaden gliedern sich in Unfälle mit Getöteten, Schwer- sowie Leichtverletzten.

Ein Unfall mit Getöteten bezeichnet einen Unfall mit mindestens einem getöteten Verkehrsteilnehmer. Ein Unfall mit Schwerverletzten ist ein Unfall mit mindestens einem schwerverletzten Verkehrsteilnehmer, aber keinem Getöteten. Schwerverletzte sind dabei Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden. Ein Unfall mit Leichtverletzten ist ein Unfall mit mindestens einem leichtverletzten Verkehrsteilnehmer, aber keinem Getöteten und keinem Schwerverletzten.

Schwerwiegende Unfälle nach Unfallkategorie

Tabelle 5

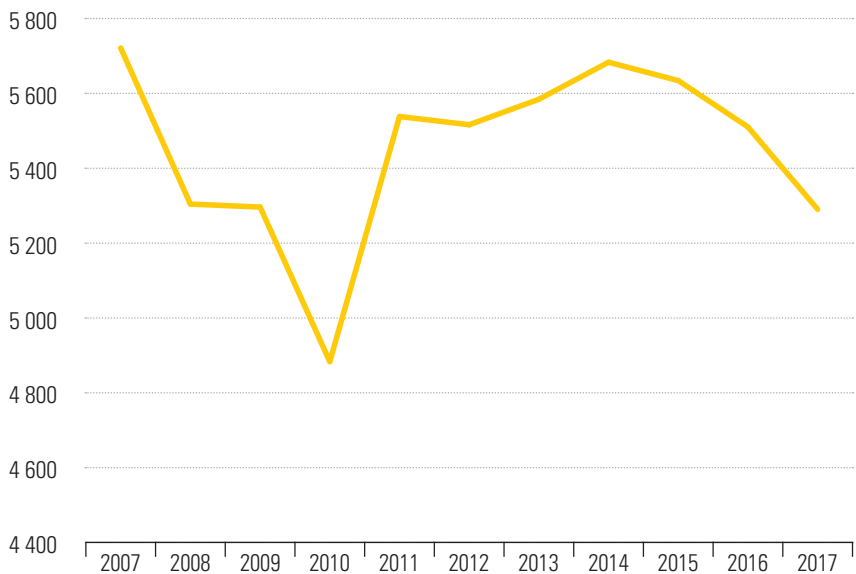
Jahr	Unfälle mit Personenschaden	davon			Unfälle ohne Personenschaden
		Unfälle mit Getöteten	Unfälle mit Schwerverletzten	Unfälle mit Leichtverletzten	
2007	5 721	25	641	5 055	904
2008	5 304	22	637	4 645	1 086
2009	5 296	17	620	4 659	1 041
2010	4 883	16	528	4 339	1 052
2011	5 538	18	665	4 855	1 084
2012	5 516	14	618	4 884	1 056
2013	5 584	20	604	4 960	1 042
2014	5 683	19	616	5 048	924
2015	5 634	19	548	5 067	967
2016	5 510	15	527	4 968	889
2017	5 290	22	585	4 683	750

© Statistisches Amt München

Rückgang der Unfälle mit Personenschaden um 7,5 Prozent vom Jahr 2007 zum Jahr 2017

In Grafik 1 ist ein deutlicher Rückgang der Unfälle mit Personenschaden vom Jahr 2007 bis zum Jahr 2010 von 5 721 auf 4 883 sowie ein erneuter Anstieg auf 5 683 im Jahr 2014 erkennbar. Danach kam es wieder zu einem Rückgang auf 5 290 Unfälle im Jahr 2017. Insgesamt entspricht dies einer Abnahme vom Jahr 2007 auf das Jahr 2017 um 7,5 Prozent.

Unfälle mit Personenschaden im Zeitverlauf 2007 bis 2017



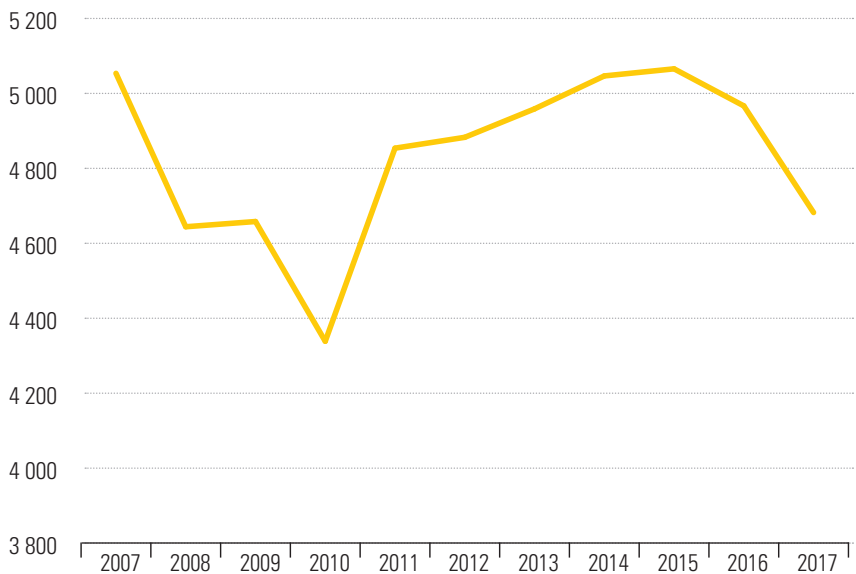
Grafik 1

© Statistisches Amt München

Wie in Grafik 2 zu sehen, kam es bei den Unfällen mit Leichtverletzten zu einem starken Rückgang um 14,2 Prozent von 5 055 im Jahr 2007 auf 4 339 im Jahr 2010. Anschließend wuchs die Zahl der Unfälle mit Leichtverletzten im Jahr 2015 auf 5 067 an, was dem höchsten Wert im betrachteten Zeitraum entspricht. Seitdem kann wiederholt ein Rückgang beobachtet werden. Im Jahr 2017 lag die Anzahl bei 4 683 Unfällen, was eine Abnahme von 7,4 Prozent zum Jahr 2007 bedeutet.

Im Jahr 2017 durchschnittlich 13 Unfälle mit Leichtverletzten pro Tag

Unfälle mit Leichtverletzten im Zeitverlauf 2007 bis 2017



Grafik 2

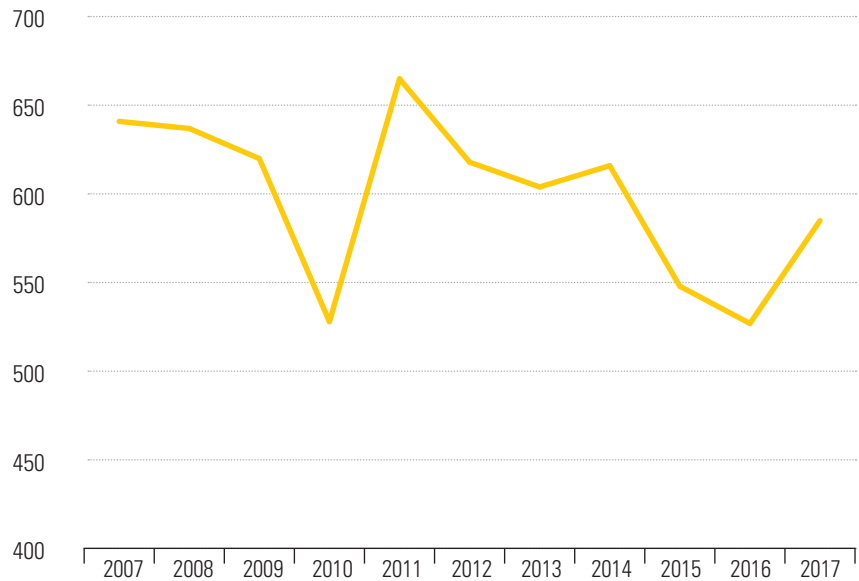
© Statistisches Amt München

Grafik 3, auf Seite 24 zeigt, dass die Unfälle mit Schwerverletzten von 641 im Jahr 2007 auf 585 im Jahr 2017 zurückgingen (- 8,7 Prozent). Nach einem Rückgang von 113 Unfällen pro Jahr im Zeitraum 2007 auf 2010, kam es wieder zu einem Anstieg auf bis zu 618 im Jahr 2012. Seit 2015 ist erfreulicherweise eine stärkere Abnahme zu beobachten. 2016 waren die niedrigsten Unfallzahlen an Unfälle mit Schwerverletzten im betrachteten Zeitraum zu verzeichnen.

Rückgang der Unfälle mit Schwerverletzten um 8,7 Prozent von 2007 auf 2017

Grafik 3

Unfälle mit Schwerverletzten im Zeitverlauf 2007 bis 2017



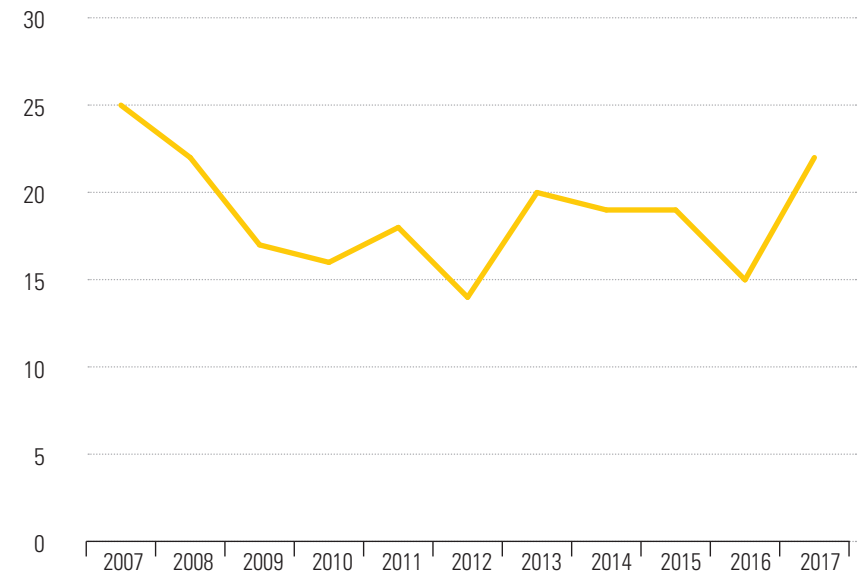
© Statistisches Amt München

Immer noch über 20 Unfälle mit Getöteten

Auch die Unfälle mit Getöteten sind von 25 im Jahr 2007 auf 22 im Jahr 2017 zurückgegangen, siehe Grafik 4. Hier kam es bis zum Jahr 2010 (16 Unfälle mit Getöteten) zu einem starken Rückgang und danach zu zyklischen Schwankungen in der Anzahl der Unfälle mit Getöteten. Die geringste Anzahl an Unfällen mit Todesfolge gab es 2012 mit 14 Unfällen. Ein klarer Trend nach unten ist bei dieser Unfallkategorie jedoch leider nicht festzustellen.

Grafik 4

Unfälle mit Getöteten im Zeitverlauf 2007 bis 2017



© Statistisches Amt München

Getötete im Münchner Straßenverkehr

Wie im Abschnitt oben zu sehen, haben die Unfälle mit Getöteten in den letzten Jahren keinen wirklichen Rückgang erlebt. Tabelle 6 zeigt die tödlich verunglückten Unfallteilnehmer gegliedert nach den benutzten Verkehrsmitteln. Da bei einem Unfall mit Getöteten auch mehr als eine Person getötet werden kann, können hier höhere Gesamtwerte auftreten als in Tabelle 5.

Die Grundgesamtheit der getöteten Verkehrsteilnehmer in den einzelnen Jahren blieb dabei annähernd gleich, verunglückten 2007 25 Personen tödlich, waren es 2017 24. Am wenigsten Verkehrstote gab es 2012 und 2016 mit je 15 Personen. Fast die Hälfte aller 103 Getöteten der Jahre 2007 bis 2017 sind Fußgänger. Im Jahr 2017 verunglückten von 24 Getöteten neun Personen zu Fuß. Die Fahrradfahrer als zweite Gruppe der schwachen Verkehrsteilnehmer hatten dagegen in den letzten Jahren etwa ein Fünftel der getöteten Personen aufzuweisen. Insgesamt kam es hier zu 40 tödlich Verunglückten. PKW-Insassen sind mit 37 getöteten Personen in den letzten elf Jahren die dritthäufigste Gruppe an Verkehrsteilnehmern, die bei Unfällen ums Leben gekommen sind. Auch hier sind in den einzelnen Jahren nur geringe Schwankungen zu beobachten. Negativer Spitzenreiter mit acht getöteten PKW-Insassen ist das Jahr 2013. Krafträder liegen mit 28 Fahrern bzw. Beifahrern, die zwischen 2007 und 2017 bei Unfällen ums Leben kamen, auf dem vierten Platz. Im Jahr 2017 verunglückten sechs Fahrer bzw. Mitfahrer von Zweirädern tödlich. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass im Zeitverlauf eine Abnahme der Getöteten weder in der Gesamtheit noch in einer einzelnen Verkehrsbeteiligungsart stattgefunden hat.

Fußgänger leben am gefährlichsten

Getötete nach Verkehrsmitteln im Zeitverlauf 2007 bis 2017

Tabelle 6

Verkehrsmittel	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Gesamt
Fußgänger	17	8	8	8	8	7	10	10	10	8	9	103
Fahrrad	5	6	5	1	2	3	3	5	3	3	4	40
PKW	2	4	2	3	4	3	8	2	2	2	5	37
Kraftrad	-	4	1	3	4	1	2	1	4	2	6	28
Sonstige	1	-	1	1	-	1	1	-	-	-	-	5
Straßenbahn	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Gesamt	25	22	17	16	18	15	24	19	19	15	24	214

© Statistisches Amt München

In Tabelle 7, auf Seite 26, werden die Verkehrstoten der fünf größten deutschen Städte gemessen an 100 000 Einwohnern dargestellt. Es ist auffallend, dass vor allem in Frankfurt am Main die Verkehrstoten im Verlauf der letzten Jahre stark abgenommen haben. Gab es im Jahr 2007 noch 3,1 Verkehrstote je 100 000 Einwohner, so waren es 2017 nur noch 1,6. 2016 ist München mit dem Wert 0,97 die Stadt mit den wenigsten Verkehrstoten je 100 000 Einwohner. Generell hat München dicht gefolgt von Berlin die wenigsten Verkehrstoten im Zeitverlauf zu verzeichnen. Das arithmetische Mittel im betrachteten Zeitverlauf beträgt für München 1,3, für Berlin 1,4. Schlusslicht ist aufgrund der vielen Verkehrstoten der Jahre 2007 bis 2013 Frankfurt am Main. Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass München zwar im Städtevergleich gut abschneidet, dass jedoch keine Aussage bezüglich abnehmender Verkehrstoten getroffen werden kann.⁴⁾

München hat die wenigsten Verkehrstoten je 100 000 Einwohner der größten deutschen Städte

⁴⁾ Eigene Berechnung auf Datenbasis der Statistischen Ämter der genannten Städte.

Verkehrstote gemessen an 100 000 Einwohnern in den Jahren 2007 bis 2017

Tabelle 7

Jahr	München	Berlin	Hamburg	Köln	Frankfurt am Main
2007	1,8	1,7	1,7	2,8	3,1
2008	1,6	1,6	2,3	2,0	3,7
2009	1,2	1,4	1,9	1,5	3,1
2010	1,2	1,3	1,3	2,7	3,7
2011	1,3	1,6	1,9	3,1	2,8
2012	1,0	1,2	1,9	2,8	2,4
2013	1,6	1,1	1,5	2,3	2,7
2014	1,3	1,5	2,1	2,2	1,6
2015	1,2	1,3	1,1	2,0	2,2
2016	1,0	1,5	1,6	2,0	2,1
2017	1,6	1,0	1,5	1,6	1,6
Arithmetisches Mittel der Jahre 2007-2017	1,3	1,4	1,7	2,3	2,6

© Statistisches Amt München

Schwerwiegende Unfälle nach beteiligten Verkehrsmitteln:

Schwerwiegende Unfälle mit PKW- Beteiligung am häufigsten

In Tabelle 8 werden die Unfälle aufgeschlüsselt nach Beteiligungsart und Jahr. Bei dieser Darstellungsweise werden Unfälle mehrfach gezählt, wenn mehr als eine Beteiligungsform vorhanden ist. Die häufigsten Unfälle in den letzten elf Jahren stellen die Unfälle unter Beteiligung eines PKWs dar. Anschließend folgen Unfälle mit Fahrradfahrern und Fußgängern. Unfälle mit Krafträdern besitzen die geringste Häufigkeit. In Grafik 5 wird deutlich, dass sich von 2007 bis 2017 mehr als doppelt so viele PKW-Unfälle als Fahrradunfälle ereigneten. Neben der Entwicklung der Unfälle mit der betrachteten Beteiligungsform wird im Folgenden auch auf die Entwicklung der Unfallverursacher des betrachteten Fortbewegungsmittels eingegangen.

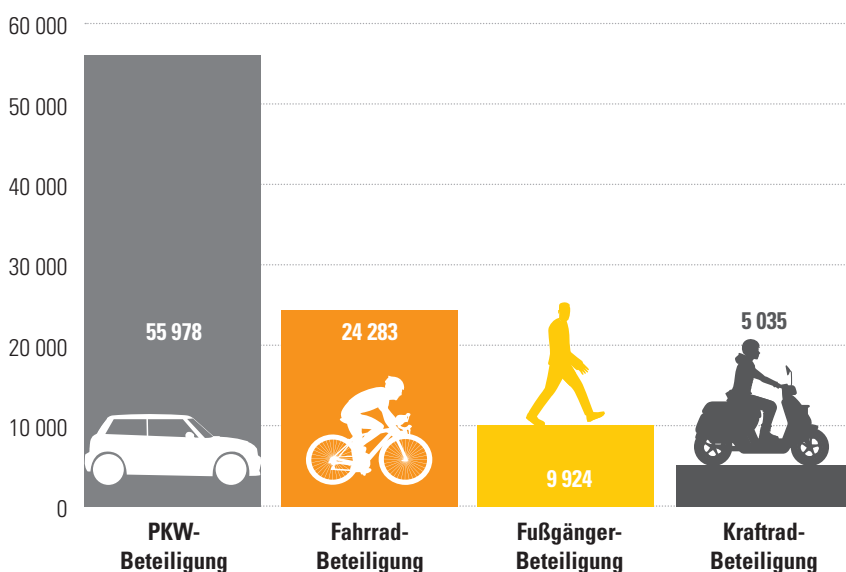
Schwerwiegende Unfälle nach Beteiligungsform in den Jahren 2007 bis 2017

Tabelle 8

Jahr	Unfälle mit PKW-Beteiligung	Unfälle mit Fahrrad-Beteiligung	Unfälle mit Fußgänger-Beteiligung	Unfälle mit Kraftrad-Beteiligung
2007	5 301	2 173	946	458
2008	5 086	2 165	915	414
2009	5 012	2 180	859	397
2010	4 818	1 893	788	397
2011	5 178	2 245	940	492
2012	5 202	2 258	920	458
2013	5 237	2 164	951	487
2014	5 153	2 368	963	504
2015	5 218	2 322	900	490
2016	5 062	2 273	914	488
2017	4 711	2 242	828	450
Gesamt	55 978	24 283	9 924	5 035

© Statistisches Amt München

Schwerwiegende Unfälle nach Beteiligungsform von 2007 bis 2017 gesamt



Grafik 5

Symbole created by freepik

© Statistisches Amt München

Wie in Grafik 6 (Grafiken 6 bis 9 auf Seite 28) zu erkennen ist, kam es zu einer starken Abnahme der Unfälle mit PKW-Beteiligung. Von 2007 auf 2017 kam es zu einem Schwund von 11,1 Prozent von 5 301 auf 4 711 Unfälle. Bis 2015 sind zyklische Schwankungen zu beobachten, ab 2016 hat ein starker Rückgang eingesetzt. Der Anteil der PKWs als Unfallverursacher an den Unfällen mit PKWs gesamt ist in den letzten Jahren mit je circa 83 Prozent annähernd gleich geblieben. Beide Linien weisen einen identischen Verlauf auf.

Starker Rückgang der Unfälle mit PKW-Beteiligung

In Grafik 7 ist der Trend bei den Unfällen unter Beteiligung mindestens eines Fahrrades nicht so deutlich zu erkennen wie bei den PKWs. Vom Jahr 2007 auf das Jahr 2017 ist die Zahl von 2 173 auf 2 242 Unfälle pro Jahr gestiegen. Nach einer starken Abnahme bis zum Jahr 2010 ist die Unfallzahl seitdem in den Jahren 2013 bis 2015 gestiegen. Anschließend hat die Zahl wieder abgenommen, ist aber dennoch im Jahr 2017 um circa 3,2 Prozent höher als 2007. Auch bei den Fahrradunfällen ist eine nahezu identische Linie der Fahrradunfallverursacher an den Fahrradunfällen gesamt erkennbar. Der Anteil der Unfallverursacher an den Unfällen mit Fahrradbeteiligung hat in den letzten Jahren zwischen 42,1 Prozent im Jahr 2016 und 46,4 im Jahr 2017 betragen. Im Jahr 2017 wies der Anteil einen Wert von 44,7 Prozent auf.

2017 mehr Fahrradunfälle als 2007

Grafik 8 zeigt, dass es 2017 im Vergleich zum Jahr 2007 zu einem Rückgang von 12,5 Prozent kam. Kam es zehn Jahre zuvor noch zu 946 Unfällen mit Fußgängern, waren es 2017 nur noch 828. Dies ist der zweitniedrigste Wert nach 2010 mit 788 Fußgängerunfällen. Generell ist auch bei den Fußgängern wieder zu beobachten, dass von 2007 bis 2010 ein starker Rückgang der Unfallzahlen zu verzeichnen ist, während diese danach bis zum Jahr 2014 wieder gestiegen sind, um dann erneut zu sinken. Der Anteil der Fußgänger als Unfallverursacher an den Unfällen mit Fußgängerbeteiligung schwankt zwischen 40,6 Prozent im Jahr 2009 und 47,7 Prozent in den Jahren 2013 und 2015. Im Jahr 2017 gab es 369 Fußgänger als Unfallverursacher, was einem Anteil von 44,6 Prozent entspricht.

Fußgänger – 369 Fußgänger als Unfallverursacher im Jahr 2017

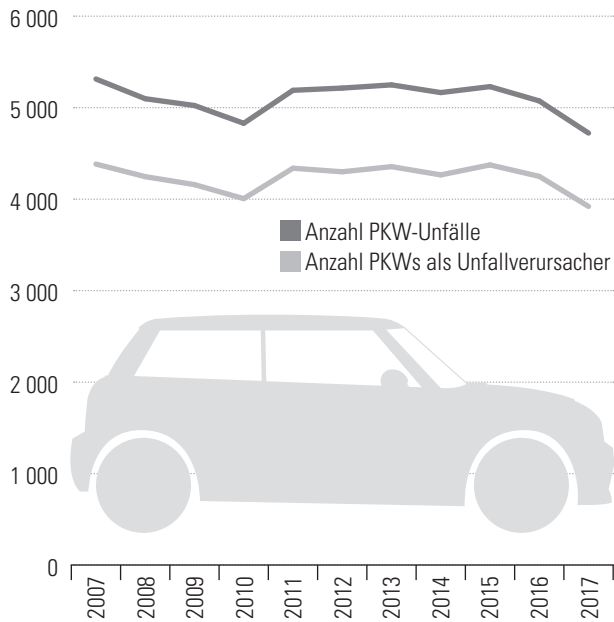
In Grafik 9 ist bei den Unfällen mit Krafträdern ein annähernd identischer Verlauf wie bei den Fahrrädern zu erkennen. Auch hier sank bis zum Jahr 2010 die Unfallzahl auf 397 und ist bis 2014 wieder auf 504 angestiegen. Seitdem hat die Anzahl der Unfälle mit Krafträdern wieder abgenommen und betrug 450 Unfälle mit Kraftradbeteiligung im Jahr 2017. Dies ist im Vergleich zum Jahr 2007 ein Rückgang von circa 1,8 Prozent.

Kraftradunfallentwicklung – Geringer Anteil an den Unfallverursachern

Der Anteil der Unfallverursacher ist im Vergleich zu den anderen Beteiligungsarten am geringsten; weist selbst jedoch mit 27,5 Prozent im Jahr 2010 bzw. 37,1 Prozent im Jahr 2015 die stärksten Schwankungen auf. Im Jahr 2017 waren 153 Krafträder Unfallverursacher, was einem Anteil von 34,0 Prozent entspricht.

Unfälle mit PKWs im Zeitverlauf 2007 bis 2017

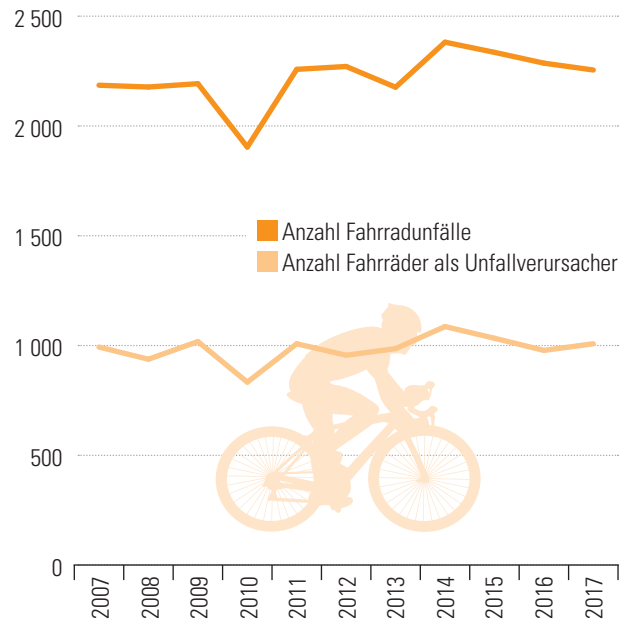
Grafik 6



© Statistisches Amt München

Unfälle mit Fahrrädern im Zeitverlauf 2007 bis 2017

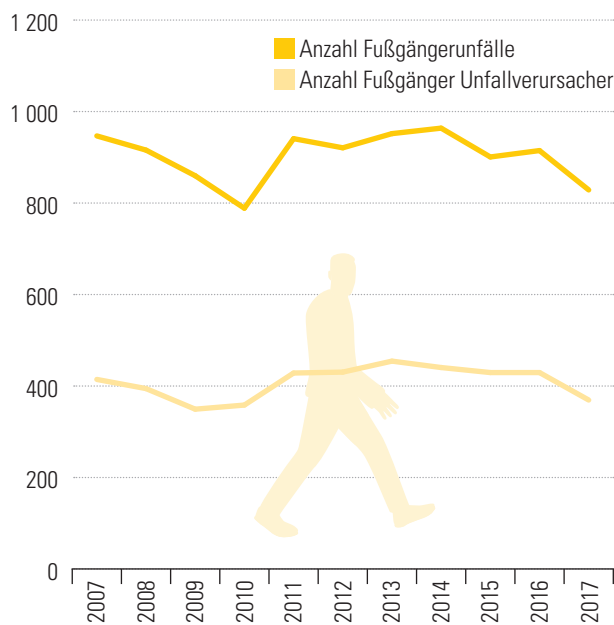
Grafik 7



© Statistisches Amt München

Unfälle mit Fußgängern im Zeitverlauf 2007 bis 2017

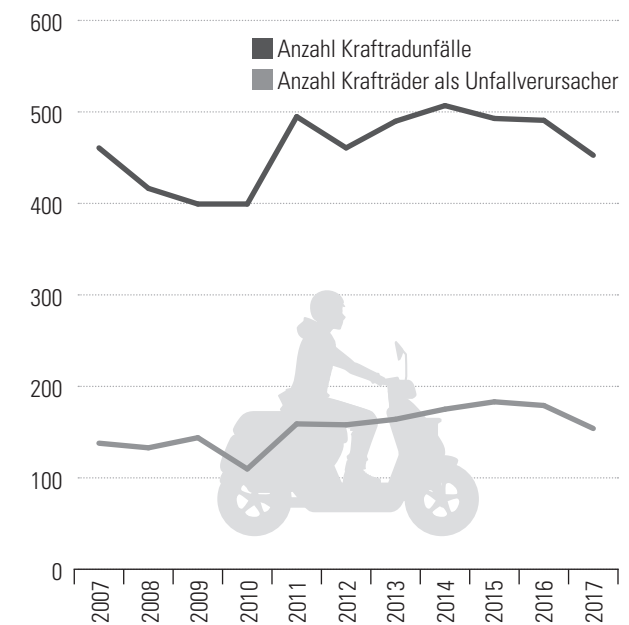
Grafik 8



© Statistisches Amt München

Unfälle mit Krafträdern im Zeitverlauf 2007 bis 2017

Grafik 9



© Statistisches Amt München

Bei Betrachtung der Unfallzahlen nach Beteiligungsart ist auch die Entwicklung der Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modal Split) zu berücksichtigen.

Modal Split Anteil in München

Die Zahlen in Tabelle 9 stammen aus der 2008 und 2017 durchgeführten Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ (MiD) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtplanung. Befragt wurden dabei zufällig ausgewählte Haushalte zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten.

Der Modal Split beschreibt dabei die Aufteilung des Verkehrsaufkommens der Wege auf die Verkehrsmittel. Als Verkehrsmittel wird das für diesen Weg hauptsächlich genutzte Verkehrsmittel gezählt.

In Tabelle 9 ist zwischen den Jahren 2008 und 2017 ein deutlicher Anstieg des Anteils beim Fahrrad zu sehen (Steigerung von 14 Prozent auf 18 Prozent), während die Fahrt mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) abgenommen hat (37 Prozent auf 34 Prozent).

Der Anteil der Wege, welche zu Fuß zurückgelegt werden, ist von 28 auf 24 Prozent ebenfalls zurückgegangen.

Der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs wuchs laut den Studien von 21 Prozent auf 24 Prozent.⁵⁾

Modal Split – Anteil in den Jahren 2008 und 2017

Verkehrsmittel:	2008	2017
zu Fuß	28%	24%
Fahrrad	14%	18%
MIV als Mitfahrer	10%	10%
MIV als Fahrer	27%	24%
ÖV	21%	24%

Tabelle 9

© Statistisches Amt München

Wann passieren die Unfälle in München?

In Tabelle 10, auf Seite 30, sind alle schwerwiegenden Unfälle der Jahre 2007 bis 2017, gegliedert nach Wochentag und Uhrzeit, abgebildet. Es ist deutlich erkennbar, dass sich Samstag und insbesondere Sonntag weniger Unfälle ereignen als werktags. Der Tag mit den häufigsten Unfällen ist dabei der Freitag. In den letzten elf Jahren entfielen 11 638 Unfälle auf einen Freitag. Sonntags sind dagegen in den letzten Jahren nur 6 032 Unfälle passiert, was fast halb so vielen Unfällen wie an einem Freitag entspricht. Am „ruhigsten“ sind montags bis freitags die Nachtstunden ab 0 Uhr. Ab 5 Uhr kann wieder ein Ansteigen der Unfallzahlen beobachtet werden, welcher um 8 Uhr seinen Höhepunkt erreicht. Dienstag um 8 Uhr ist zu dieser Tageszeit mit 895 schwerwiegenden Unfällen trauriger Spitzenreiter. Bis zum Einsetzen des Feierabendverkehrs um 16 Uhr schwankt das Unfallgeschehen zwischen 550 und 900, wobei es insbesondere am Freitag ab 12 Uhr zu verstärkten Unfallzahlen kommt. Gegen 17 Uhr fährt es sich in München am gefährlichsten und es ereigneten sich in den letzten elf Jahren 1 036 schwerwiegende Verkehrsunfälle am Donnerstag um 17 Uhr. Bis 19 Uhr kann von einem starken Auftreten von Unfällen gesprochen werden, welches sich in den Abendstunden immer mehr beruhigt. Am Wochenende kann eine Häufung von Unfällen in den Nachmittagsstunden beobachtet werden. Es geschehen zudem in den Nachtstunden zwischen 0 und 5 Uhr bis zu fünfmal so viele Unfälle wie unter der Woche.

Freitags passieren die meisten Unfälle

⁵⁾ <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Meldungen/RU/August18.html>

Unfallzeiten gegliedert nach Stunden und Tagen von 2007 bis 2017

Tabelle 10

Uhrzeit	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag	Gesamt
00.00-00.59	88	90	120	95	142	190	232	957
01.00-01.59	52	56	64	88	100	165	193	718
02.00-02.59	31	38	41	51	74	161	154	550
03.00-03.59	22	22	32	46	48	138	129	437
04.00-04.59	35	36	30	36	55	119	131	442
05.00-05.59	91	74	78	92	100	135	115	685
06.00-06.59	264	243	238	232	265	105	91	1 438
07.00-07.59	599	661	711	650	612	110	85	3 428
08.00-08.59	805	895	849	826	745	208	101	4 429
09.00-09.59	650	662	675	638	633	309	131	3 698
10.00-10.59	600	537	592	575	566	443	230	3 543
11.00-11.59	626	573	570	594	611	569	312	3 855
12.00-12.59	611	571	562	611	733	614	345	4 047
13.00-13.59	652	650	593	649	781	634	389	4 348
14.00-14.59	697	681	693	683	883	655	454	4 746
15.00-15.59	754	799	754	769	856	622	460	5 014
16.00-16.59	857	876	891	868	884	525	423	5 324
17.00-17.59	1 001	1 023	1 004	1 036	942	610	451	6 067
18.00-18.59	927	995	945	987	778	596	468	5 696
19.00-19.59	635	667	692	691	582	490	353	4 110
20.00-20.59	375	376	387	397	398	314	286	2 533
21.00-21.59	193	246	245	257	304	247	185	1 677
22.00-22.59	201	205	234	255	297	271	180	1 643
23.00-23.59	123	183	192	201	249	300	134	1 382
Gesamt:	10 889	11 159	11 192	11 327	11 638	8 530	6 032	70 767

© Statistisches Amt München

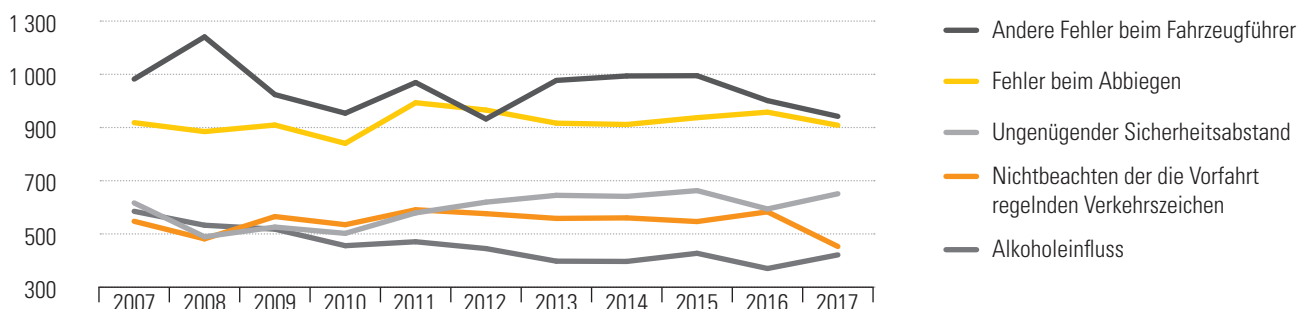
Entwicklung der Unfallursachen und Unfallverursacher

Starker Rückgang bei den Unfällen mit Alkoholeinfluss

In Grafik 10 wird der Verlauf der fünf häufigsten Unfallursachen der letzten elf Jahre dargestellt. Insgesamt kann die den Unfall bearbeitende Polizei zwischen 62 Unfallursachen unterscheiden, welche ein Unfallteilnehmer verschuldet hat. Am häufigsten in den Jahren 2007 bis 2017 ist bis auf 2012 die Unfallursache „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“. Diese Unfallursache beinhaltet die Fehler, welche vom „Faktor Mensch“ verursacht werden oder er wird von der Polizei dann vermerkt, wenn die Unfallursache unklar ist. Dicht gefolgt und im Jahr 2012 auf Platz 1 der häufigsten Ursachen ist ein Fehler beim Abbiegen. Ein Unfall aufgrund ungenügenden Sicherheitsabstands hat im Jahr 2012 das Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen als dritthäufigste Unfallursache abgelöst. Erfreulicherweise ist die Entwicklung der Unfälle unter Alkoholeinfluss, welche die fünfthäufigste Unfallursache darstellt, in den letzten elf Jahren stark um 28,7 Prozent zurückgegangen.

Unfallursachen im Zeitverlauf 2007 bis 2017

Grafik 10

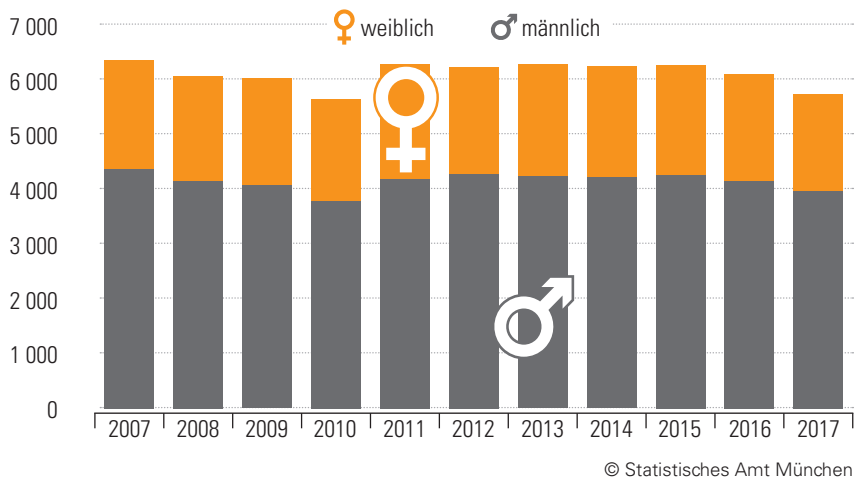


© Statistisches Amt München

Betrachtet man in Grafik 11 das Geschlecht der Unfallverursacher im Zeitverlauf, fällt auf, dass sich in der Zusammensetzung nicht viel verändert hat. Offensichtlich verschulden mehr als doppelt so viele Männer wie Frauen die Unfälle. Im Jahr 2017 waren 3 966 Unfallverursacher männlich (69,2 Prozent) und 1 765 weiblich (30,8 Prozent).

Circa doppelt so viele Männer wie Frauen als Unfallverursacher

Unfallverursacher nach Geschlecht im Zeitverlauf 2007 bis 2017



Grafik 11

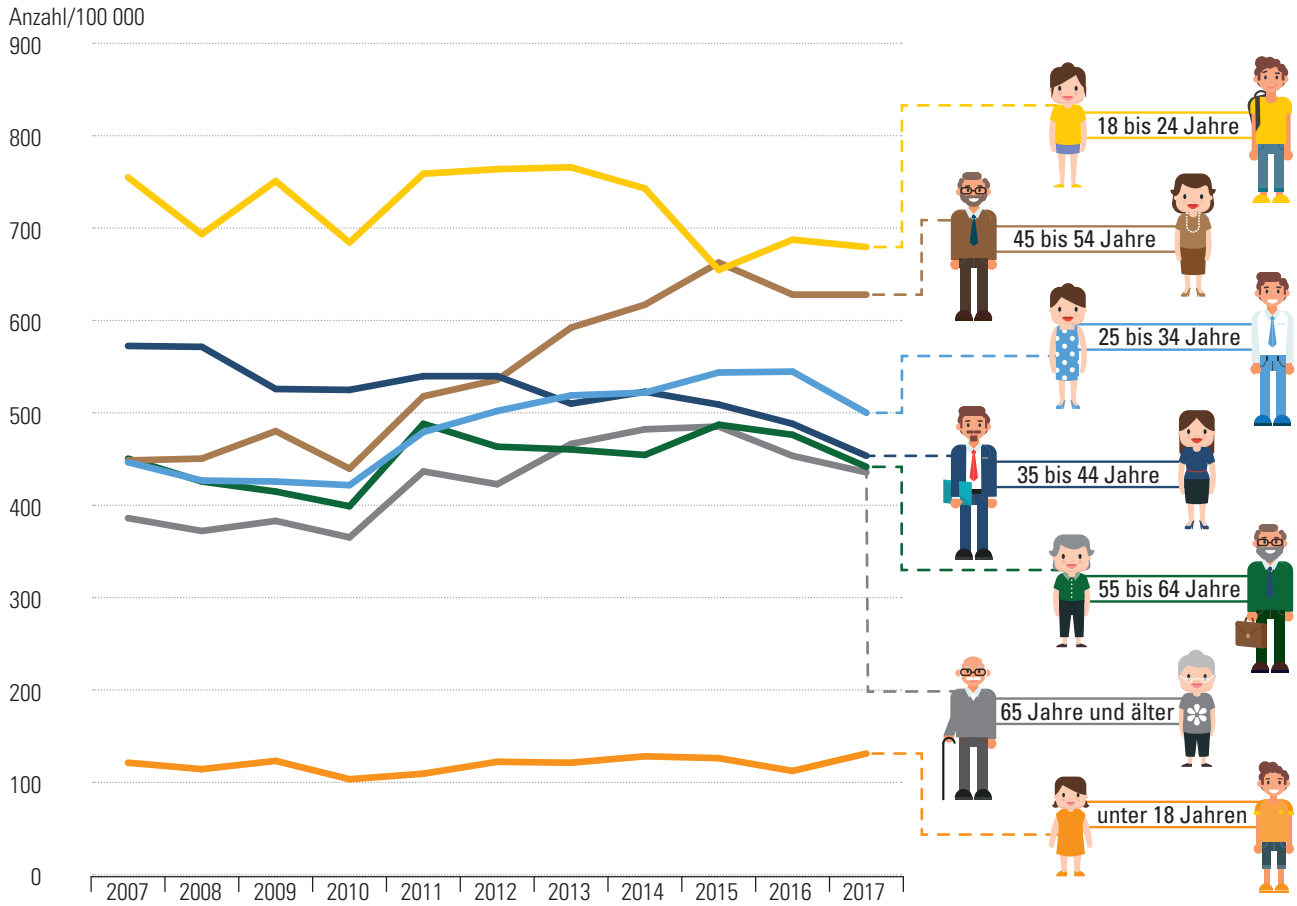
In Grafik 12, auf Seite 32, ist die Anzahl der Unfallverursacher gegliedert nach Altersgruppen gemessen an 100 000 Einwohnern dargestellt. Es ist erkennbar, dass bezogen auf ihren Anteil an der Bevölkerung die Fahranfänger zwischen 18 und 24 Jahren die häufigsten Unfallverursacher sind. Jedoch hat in dieser Altersklasse die Zahl von 755 auf 681 Unfälle pro 100 000 Einwohnern vom Jahr 2007 bis 2017 abgenommen. Die geringsten Zahlen weisen die unter 18-Jährigen auf. Hier gab es keine größeren Veränderungen im Laufe der letzten elf Jahre und es kam im Jahr 2017 zu 127 Unfällen gemessen an 100 000 Einwohnern. Den stärksten Anstieg in einer Altersgruppe gab es bei den 45- bis 54-Jährigen. Hier ist die Zahl der Unfälle je 100 000 Einwohner um circa 40 Prozent von 447 auf 628 Unfälle je 10 000 Einwohner gestiegen. Hingegen kam es bei der Altersklasse der 35- bis 44-Jährigen zu immer geringeren Unfallzahlen. Diese sanken von 572 auf 452 Unfälle je 100 000 Einwohner.

Wie in Grafik 13 auf Seite 32 ersichtlich, entstehen durch Verkehrsunfälle nicht nur Schäden an Körper und Psyche, es liegt zumeist auch ein Sachschaden vor. Dieser ist in den letzten Jahren im Mittel auf bis zu 3 810 Euro je Unfall im Jahr 2017 gestiegen. Im Jahr 2007 betrug der Sachschaden noch 3 073 Euro je Unfall, was auch den geringsten Wert im betrachteten Zeitraum darstellt. Dies bedeutet einen Anstieg in den letzten elf Jahren um 24,0 Prozent.

Höchster Sachschaden im Jahr 2017

Unfallverursacher/innen gegliedert nach Altersgruppen im Zeitverlauf 2007 bis 2017

Grafik 12

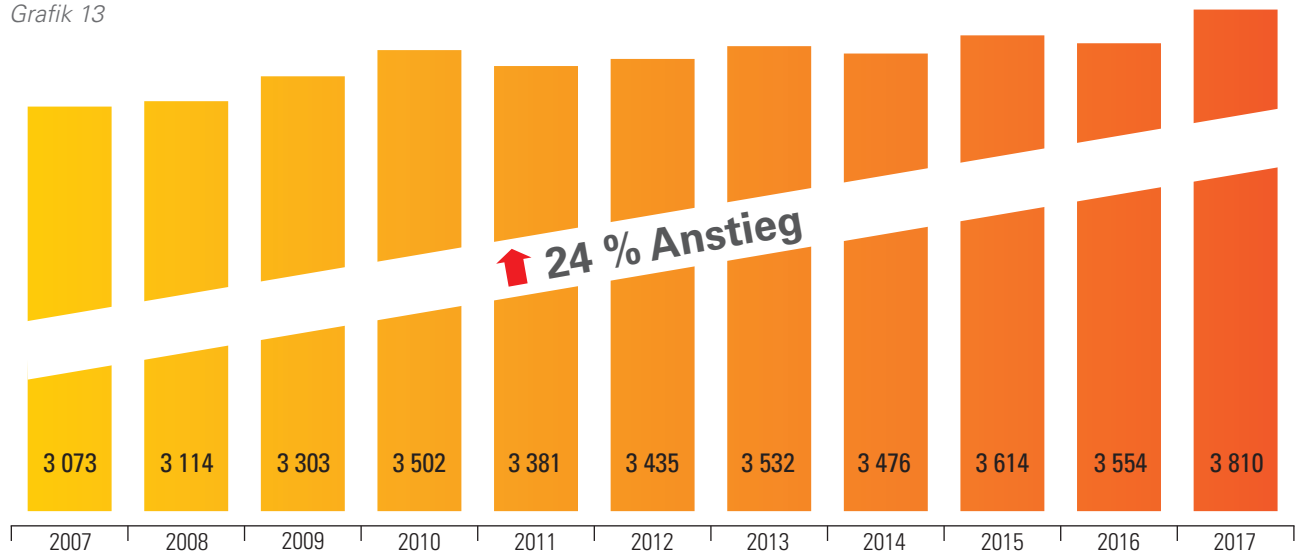


Symbole created by freepik

© Statistisches Amt München

Mittlerer Sachschaden in Euro je Unfall von 2007 bis 2017

Grafik 13



© Statistisches Amt München

Fazit und Ausblick

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich die schwerwiegenden Verkehrsunfälle trotz gestiegenem Verkehrsaufkommen positiv entwickelt haben. Sowohl die Unfälle mit Leicht- als auch Schwerverletzten sind in den letzten Jahren stark gesunken. Bei den Unfällen mit Toten ist in der bayerischen Landeshauptstadt jedoch noch kein Trend nach unten erkennbar. Dennoch kann München stolz darauf sein, die geringsten Verkehrstoten je 100 000 Einwohner in den fünf größten Städten Deutschlands zu haben.

Eine positive Entwicklung ist ebenfalls, dass immer weniger Unfälle unter Alkoholeinfluss geschehen. Das Ergebnis in der Geschlechterverteilung der Unfallverursacher widerlegt eindeutig das Gerücht der verkehrssichereren Männer zumindest auf Münchens Straßen.

Erhöhte Vorsicht ist vor allem freitags auf Münchens Straßen geboten.

Vor allem Fahranfänger laufen Gefahr Unfälle zu verursachen, weshalb die Erlangung von Fahrpraxis zur Teilnahme am Straßenverkehr unerlässlich ist. Durch das gestiegene Fahrradaufkommen haben sich hier die Unfallzahlen erhöht, während die Unfälle mit Beteiligung eines PKWs auf Münchens Straßen abgenommen haben.

In einer der nächsten Ausgaben der Münchner Statistik wird deshalb ein genauerer Blick auf die Unfälle mit Beteiligung eines Fahrrads genommen.