

PKW-Unfälle in München

Analyse der Verkehrsunfälle nach beteiligten Verkehrsmitteln

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

Mobilitätswende in Städten

Zu laut, zu schnell, zu dreckig. Nicht erst seit dem Diesel-Skandal ist eine Debatte über das Auto in den Städten entbrannt. So forderten Initiativen wie der Radentscheid im Jahr 2019 einen Ausbau des Radverkehrs zu Lasten der PKWs. Parkplätze sollen Radwegen weichen und einzelne Fahrbahnen nur noch für Radfahrende freigegeben werden.

Laut einer Studie des Umweltbundesamtes führen in deutschen Großstädten 40 bis 50 Prozent der Autofahrten über eine Strecke von weniger als fünf Kilometer Länge. Diese Fahrten könnten meist problemlos durch andere Verkehrsmittel, die – wie das Fahrrad – sogar schneller sind, ersetzt werden.¹⁾

Dennoch bietet das Automobil auch in großen Städten Vorteile wie eine Klimaanlage, Platz für Transporte sowie eine metallische Hülle zum Schutz vor Unfällen.

Folgender Artikel soll aufzeigen, wie sich das Unfallgeschehen der Personenkraftwagen auf Münchens Straßen in den letzten 11 Jahren entwickelt hat und welche Unfallursachen dabei ausschlaggebend waren.

Entwicklung der PKW-Zahlen in München

PKW-Bestand in München wächst und wächst

Wie in Tabelle 1 erkennbar, ist in den letzten 11 Jahren der PKW-Bestand unter privater Nutzung stetig gestiegen. Im Jahr 2009 gab es in der bayerischen Hauptstadt 474 672 privat zugelassene Personenkraftwagen. 2019 waren es bereits 525 216. Dies bedeutet eine Zunahme von 10,6 Prozent.

Im Jahr 2019 kann mit 0,3 Prozent (1 744 PKWs) die niedrigste Wachstumsrate im Vergleich zum Vorjahr festgestellt werden. Der höchste prozentuale Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr wurde mit 1,4 Prozent im Jahr 2016 registriert.

Dies entspricht 7 216 zugelassenen PKWs.

Trotz der gestiegenen absoluten Zahl der zugelassenen Personenkraftwagen ist die PKW-Dichte jedoch von 405,8 im Jahr 2009 auf 397,0 PKWs pro 1 000 volljährige Einwohner*innen gesunken.

Bestand an SUVs und Geländewagen verdreifacht

Insbesondere bei den SUVs und den Geländewagen gab es ein starkes Wachstum. Waren im Jahr 2009 noch 20 866 Fahrzeuge gemeldet, so waren es 67 661 im Jahr 2019. Dies entspricht einer Steigerung von 224,3 Prozent. Die SUV-Dichte stieg von 17,8 im Jahr 2009 auf 57,8 SUVs pro 1 000 volljährige Einwohner*innen im Jahr 2019.

Es wurden jedoch auch mehr Klein- und Kleinstwagen angemeldet. Im Vergleich zum Jahr 2009 besaß die Münchner Bevölkerung im Jahr 2019 16,7 Prozent mehr Fahrzeuge dieses Segments. Auf 1 000 volljährige Einwohner*innen kamen 86,7 Klein- und Kleinstwagen im Jahr 2009 und 101,1 im Jahr 2019. Dagegen ist der Bestand der Kompakt- und Mittelklasse von 213 787 im Jahr

¹⁾ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens>

Entwicklung des privaten PKW-Bestands 2009 - 2019 nach Segment

Tabelle 1

Monat und Jahr	insgesamt	darunter Segment							
		Klein- und Kleinwagen	Kompakt- und Mittelklasse	Obere Mittelklasse und Oberklasse	Geländewagen und SUVs	Sportwagen	Vans	Utilities/Wohnmobile	Sonstige (inkl. nicht zuzuordnen)
Dezember 2009	474 672	101 353	213 787	41 467	20 866	15 221	36 955	11 890	33 133
Dezember 2010	480 833	104 778	213 230	41 045	23 546	15 292	38 707	12 621	31 614
Dezember 2011	487 481	107 966	211 830	40 694	26 376	15 452	40 889	13 444	30 828
Dezember 2012	492 752	110 374	209 256	40 271	30 197	15 804	42 809	14 234	29 805
Dezember 2013	497 332	111 929	207 209	39 621	34 227	16 005	44 315	15 094	28 929
Dezember 2014	502 834	113 179	205 570	39 307	38 688	16 207	45 479	15 923	28 477
Dezember 2015	507 434	114 180	203 796	38 548	43 538	16 389	46 159	16 729	28 091
Dezember 2016	514 650	115 508	203 442	37 822	49 084	16 499	46 812	17 662	27 817
Dezember 2017	519 069	116 964	201 153	37 126	54 407	16 631	46 757	18 512	27 516
Dezember 2018	523 472	118 150	198 756	36 398	60 687	16 726	46 028	19 487	27 237
Dezember 2019	525 216	118 263	194 537	35 589	67 661	16 764	45 101	20 354	26 944

© Statistisches Amt München

2009 auf 194 537 im Jahr 2019 um 9,0 Prozent zurückgegangen. Die Dichte der Kompakt- und Mittelklasse ist von 182,8 auf 166,3 PKWs pro 1 000 volljährige Einwohner*innen gesunken.

Auch die PKWs der oberen Mittelklasse und der Oberklasse waren im Jahr 2019 weniger gefragt als im Jahr 2009. Ihr Bestand sank von 41 467 auf 35 589 um 14,2 Prozent. Die PKW-Dichte sank von 35,5 auf 30,4 PKWs je 1 000 volljährige Einwohner*innen.

Trotz des höheren PKW-Bestands ist der PKW-Verkehr laut der vom Bundesverkehrsministerium durchgeführten Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) in München rückläufig.

Befragt wurden dabei im Jahr 2008 und 2017 zufällig ausgewählte Haushalte zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten.

Der dabei ermittelte Modal Split drückt die prozentualen Anteile der Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen (zurückgelegte Wege) oder an der Verkehrsleistung aus. Wurden 2008 noch 37 Prozent der täglichen Wege mit dem PKW zurückgelegt, waren es 2017 nur noch 34 Prozent. Auch der Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt wurden, ist von 28 auf 24 Prozent zurückgegangen. Vor allem jedoch der Radverkehr ist laut der Studie von 14 auf 18 Prozent gestiegen.

Der Anteil der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs wuchs laut den Studien von 21 auf 24 Prozent.²⁾

Modal Split Anteil der PKWs

²⁾ <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Verkehrmodell-VisMuc.html>

Entwicklung der schwerwiegenden Verkehrsunfälle mit Beteiligung mindestens eines PKW

Schwerwiegende Verkehrsunfälle: Verkehrsunfälle, zu denen die Polizei herangezogen wurde und bei denen ein Personenschaden oder ein schwerwiegender Sachschaden vorliegt. In diesem Artikel werden ausschließlich schwerwiegende Verkehrsunfälle betrachtet.

Definition

2019 als Jahr mit den wenigsten Unfällen mit Beteiligung mindestens eines PKW

In Tabelle 2 ist die Entwicklung der Unfälle mit Beteiligung mindestens eines PKW dargestellt. In den letzten elf Jahren ist ein schwankender Verlauf zu erkennen. Die PKW-Unfälle sind nach einem starken Rückgang im Jahr 2017 im Jahr 2018 wieder um 330 auf 5 041 Unfälle gestiegen. Im Jahr 2019 kann mit 4 684 Unfällen dagegen der geringste Wert der Zeitreihe beobachtet werden. In diesem Jahr war auch der Anteil der Beteiligung mindestens eines PKW an den Unfällen insgesamt mit 75,1 Prozent am geringsten. Den höchsten Anteil weist das Jahr 2010 mit 81,2 Prozent auf.

Unfälle mit Schwerverletzten im Jahr 2019 im Elf-Jahresvergleich am geringsten

Bei den Unfällen mit PKWs ereigneten sich zum größten Teil Unfälle mit Personenschaden. Diese gliedern sich in Unfälle mit Getöteten, Schwer- sowie Leichtverletzten.

Unfall mit Getöteten: Unfall mit mindestens einer*m getöteten Verkehrsteilnehmenden.

Unfall mit Schwerverletzten: Unfall mit mindestens einer*m schwerverletzten Verkehrsteilnehmenden, aber keiner*m Getöteten. Als schwerverletzt gelten dabei Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden.

Unfall mit Leichtverletzten: Unfall mit mindestens einer*m leichtverletzten Verkehrsteilnehmenden, aber keiner*m Getöteten und keiner*m Schwerverletzten.

Definition

Schwerwiegende Verkehrsunfälle mit Beteiligung eines PKW

Tabelle 2

Unfallkategorie	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Mittelwert
schwerwiegende Unfälle	6 337	5 935	6 622	6 572	6 626	6 607	6 601	6 399	6 040	6 471	6 233	6 404
darunter schwerwiegende Unfälle mit Beteiligung eines PKW	5 012	4 818	5 178	5 202	5 237	5 153	5 218	5 062	4 711	5 041	4 684	5 029
Anteil (in Prozent)	79,1	81,2	78,2	79,2	79,0	78,0	79,0	79,1	78,0	77,9	75,1	78,5
darunter mit Personenschaden	3 988	3 792	4 116	4 169	4 211	4 247	4 271	4 188	3 980	4 291	3 985	4 113
Anteil (in Prozent)	79,6	78,7	79,5	80,1	80,4	82,4	81,9	82,7	84,5	85,1	85,1	81,8
davon mit Getöteten	9	12	14	7	14	12	12	8	10	7	9	10
Schwerverletzten	379	334	406	389	390	378	378	323	364	417	328	371
Leichtverletzten	3 600	3 446	3 696	3 773	3 807	3 857	3 881	3 857	3 606	3 867	3 648	3 731

© Statistisches Amt München

Wie in Tabelle 2 zu sehen, ist der Anteil der Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung mindestens eines PKW an allen Unfällen unter Beteiligung mindestens eines PKW in den letzten Jahren angestiegen. Lag der Anteil im Jahr 2009 noch bei 79,6 war er im Jahr 2019 bei 85,1 Prozent. Trotz des erhöhten Anteils der Unfälle mit Personenschaden war die absolute Zahl mit 3 985 Unfällen im Jahr 2019 unter dem 11-jährigem Mittel. Nur in den Jahren 2009, 2010 und 2017 wurden weniger Unfälle mit Personenschaden unter

Beteiligung mindestens eines PKW registriert. Von einem abnehmenden Trend in den letzten Jahren kann jedoch nicht gesprochen werden. Im Jahr 2018 ereigneten sich 4 291 Unfälle mit Personenschaden, was den höchsten Wert in den letzten 11 Jahren darstellt.

Auch in den einzelnen Unfallkategorien kann man von keinem sinkenden Trend sprechen. Das Jahr 2019 liegt jedoch in allen drei Kategorien unter dem jeweiligen 11-jährigen Mittel.

2018 hatte mit einem Wert von 417 im betrachteten Zeitraum die meisten Unfälle mit Schwerverletzten. Auch die Unfälle mit Leichtverletzten lagen mit 3 867 über dem 11-jährigen Durchschnitt von 3 731 Unfällen. Mit sieben Unfällen mit Getöteten trugen sich in diesem Jahr sowie im Jahr 2012 die wenigsten Unfälle dieser Kategorie zu. Die meisten Unfälle mit Getöteten geschahen im Jahr 2011 und 2013 mit jeweils 14 Unfällen.

Analyse der Unfallbeteiligten und der dazugehörigen Unfallverursachenden bei den PKW-Unfällen mit Personenschaden

Der folgende Abschnitt analysiert die Unfallgegner*innen der PKWs, den Anteil der Unfallverursachenden und die personenbezogenen Unfallursachen. Betrachtet werden dabei die Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung mindestens eines PKW.

Unfallursache: Unfallursachen werden von der aufnehmenden Polizei entsprechend ihrer Einschätzung in das Erhebungspapier eingetragen. Es wird nach allgemeinen Ursachen (unter anderem Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse, Hindernisse), die dem Unfall und nicht einzelnen Beteiligten zugeordnet werden, sowie personenbezogenem Fehlverhalten, das den Beteiligten zugeschrieben wird, unterschieden. Es können dabei neben zwei allgemeinen Unfallursachen bis zu drei personenbezogene Unfallursachen protokolliert werden. Wenn also mehr als eine Unfallursache vorliegt, werden Unfälle mehrfach gezählt. Die Summe der Unfallursachen ergibt somit nicht die Anzahl der Unfälle.

Definition

Zudem wird für die Unfalldaten des Jahres 2019 jeweils eine Karte je Unfall-Beteiligungsart mit den zugehörigen Unfallkategorien ausgewiesen. Datenquelle ist hierbei der Unfallatlas der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder, in welchem die schwerwiegenden Unfälle mit Personenschaden abgebildet sind.³⁾ Aufgrund fehlender bzw. fehlerhafter Georeferenzierung sind einige Unfälle dort nicht enthalten. Es können PKW-Unfälle mehrfach gezählt werden, wenn mehr als zwei Beteiligungsformen vorliegen, beispielsweise ein PKW-Unfall mit Fahrrädern und Personen zu Fuß.

Unfallatlas des Statistischen Bundesamts

Dabei umfasst der rot markierte Bereich im Zentrum folgende Stadtbezirke:

- 1 - Altstadt-Lehel
- 2 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt
- 3 - Maxvorstadt
- 5 - Au-Haidhausen
- 8 - Schwanthalerhöhe

Sie umfassen insgesamt eine Fläche von 18,1 km², was 5,8 Prozent der Fläche Münchens entspricht.

Grafik 1, auf Seite 10, stellt die Unfälle gegliedert nach Beteiligungsform für den Zeitraum 2009 bis 2019 dar. Insgesamt ereigneten sich in diesem Zeitraum 16 233 Unfälle mit einem oder mehreren PKWs ohne weitere Beteiligungsart. 13 718-mal kam es zwischen PKWs und Fahrrädern zu einem Unfall und 5 567-mal zwischen einem PKW und mindestens einem Kraftrad.

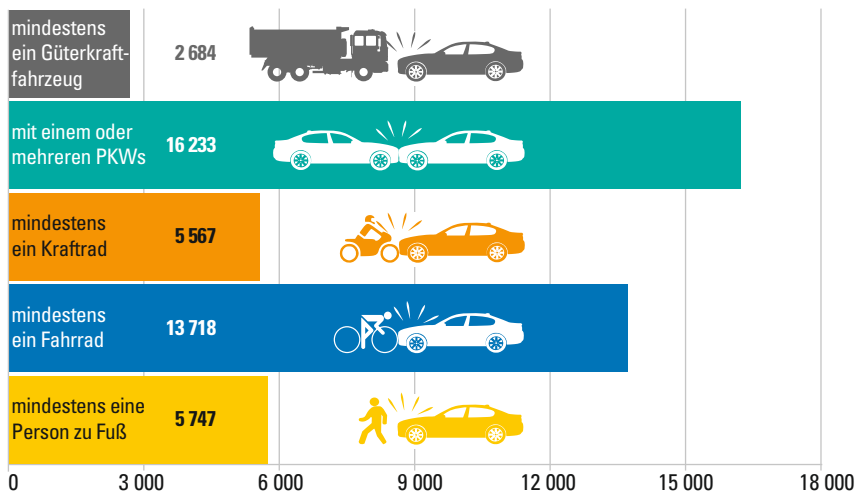
13 718 PKW-Unfälle mit Personenschaden mit Fahrrad-Beteiligung in den letzten elf Jahren

³⁾ <https://unfallatlas.statistikportal.de/>

Die Zahl der PKW-Unfälle mit mindestens einer Person zu Fuß als Unfallgegner beträgt 5 747, die der PKW-Unfälle mit mindestens einem Güterkraftfahrzeug als Unfallgegner 2 684. Es sei nochmal darauf hingewiesen, dass nur Unfälle mit Personenschaden betrachtet werden.

PKW-Unfälle 2009 bis 2019 nach Beteiligungsart

Grafik 1



© Statistisches Amt München

PKW-Unfälle mit Beteiligung mindestens eines Güterkraftfahrzeugs

Anteil der PKWs als Unfallverursachende bei 78,8 Prozent

Im Jahr 2019 gab es im 11-jährigen Betrachtungszeitraum mit 191 Unfällen die geringste Anzahl an schwerwiegenden Unfällen mit Beteiligung mindestens eines PKW und mindestens einem Güterkraftfahrzeug mit Personenschaden, siehe Tabelle 3. In den letzten sechs Jahren lagen die Unfallzahlen unter dem arithmetischen Mittel von 244 Unfällen. Mit 293 ereigneten sich die meisten dieser Unfälle im Jahr 2011.

Der Anteil der PKWs als Unfallverursachende bei dieser Konstellation an Beteiligten lag im Jahr 2019 mit 40,3 Prozent über dem Durchschnitt von 35,4 Prozent. Nur im Jahr 2013 war der Wert im Betrachtungszeitraum mit 40,9 Prozent höher.

Ungenügender Sicherheitsabstand als häufigste Unfallursache der PKWs

In Grafik 2 ist die Verteilung der häufigsten Unfallursachen der PKWs als Unfallverursachende bei PKW-Unfällen unter Beteiligung mindestens eines Güterkraftfahrzeugs in den Jahren 2009 bis 2019 dargestellt. Am häufigsten kollidierten PKWs mit Güterkraftfahrzeugen durch ungenügenden Sicherheitsabstand.

Im Zeitraum 2009-2019 kam es dadurch zu 229 Unfällen. „Andere Fehler“ sind Fehler im Straßenverkehr, die vom „Faktor Mensch“ verursacht werden oder von der Polizei als unklare Unfallursache betrachtet werden. 166 Unfälle dieser Art wurden von PKWs im betrachteten Zeitraum verursacht. Fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder das Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens führten in den letzten 11 Jahren zu 132 Unfällen.

Ungenügender Sicherheitsabstand auch bei den Güterkraftfahrzeugen häufigste Unfallursache

Wie in Grafik 3 auf Seite 12 zu sehen, kollidierten auch die Güterkraftfahrzeuge am häufigsten mit PKWs durch zu geringen Sicherheitsabstand. 623-mal ereigneten sich durch dieses Fehlverhalten Unfälle mit PKWs. Am zweit- bzw. dritthäufigsten kam es durch Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens bzw. durch andere Fehler zu 343 bzw. 277 Unfällen durch ein Güterkraftfahrzeug.

Unfallgeschehen spielt sich vor allem außerhalb der Innenstadt ab

In Karte 1 auf Seite 12 sind die PKW-Unfälle des Jahres 2019 mit mindestens einem Güterkraftfahrzeug differenziert nach Unfallkategorien dargestellt. 94,5 Prozent dieser Unfälle waren dabei mit Leichtverletzten, 5,5 Prozent mit Schwerverletzten. Zu 92,7 Prozent ereigneten sich die Unfälle außerhalb des Innenstadtbereichs.

Schwerwiegende Verkehrsunfälle mit PKW-Beteiligung mit Personenschaden nach Beteiligungsart

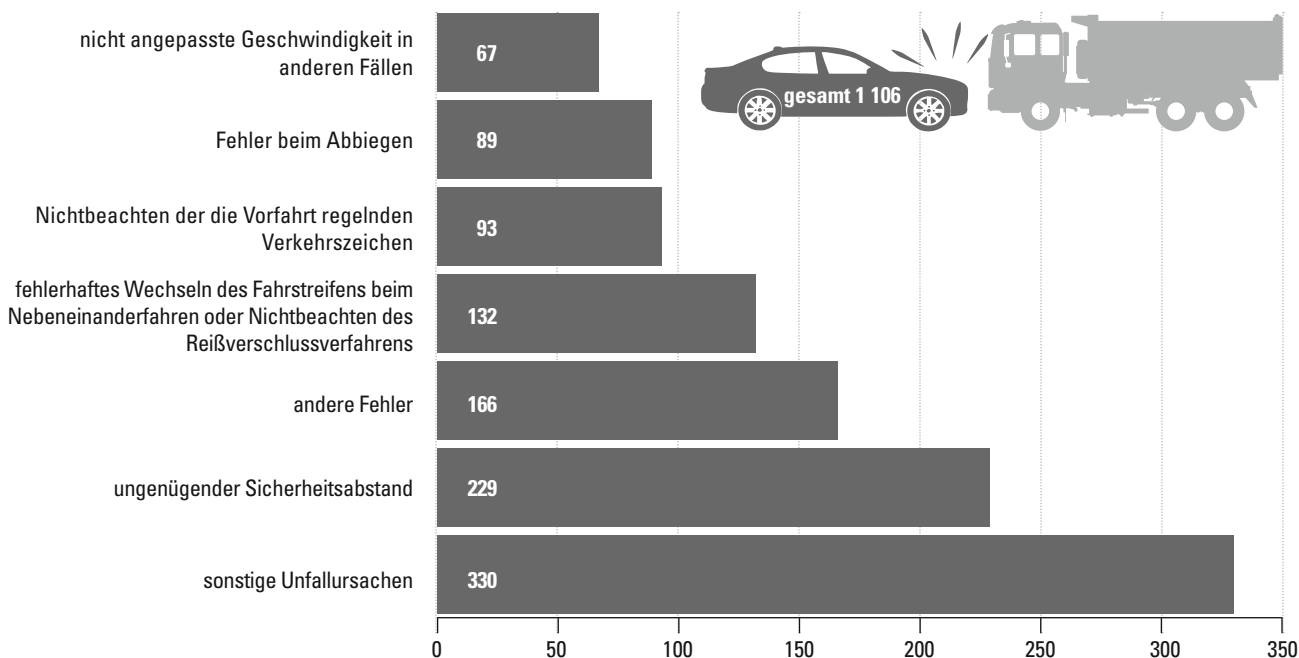
Table 3

Beteiligungsart	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Mittelwert
schwerwiegende Unfälle mit Beteiligung eines PKW mit Personenschaden	3 988	3 792	4 116	4 169	4 211	4 247	4 271	4 188	3 980	4 291	3 985	4 113
darunter mit mindestens einem Güterkraftfahrzeug	254	251	293	277	286	219	237	225	233	218	191	244
darunter Anteil (in Prozent) mit PKW als Unfallverursacher	30,3	37,8	38,6	30,3	40,9	31,1	39,2	33,8	29,2	38,1	40,3	35,4
mit einem oder mehreren PKWs	1 505	1 391	1 467	1 470	1 571	1 531	1 567	1 523	1 435	1 464	1 309	1 476
mit mindestens einem Kraftrad	439	477	528	516	527	542	529	505	487	550	467	506
darunter Anteil (in Prozent) mit PKW als Unfallverursacher	73,3	76,5	75,4	73,3	75,1	75,5	71,5	73,5	74,5	72,9	75,2	74,2
mit mindestens einem Fahrrad	1 180	1 065	1 187	1 252	1 153	1 268	1 285	1 260	1 234	1 412	1 422	1 247
darunter Anteil (in Prozent) mit PKW als Unfallverursacher	76,5	78,6	79,9	79,2	78,1	77,1	79,9	80,1	80,9	77,1	79,2	78,8
mit mindestens eines zu Fuß gehenden	509	493	551	520	555	563	547	561	469	511	468	522
darunter Anteil (in Prozent) mit PKW als Unfallverursacher	64,6	61,1	62,8	60,2	60,5	61,5	62,2	60,8	60,8	61,6	63,2	61,7

© Statistisches Amt München

Die häufigsten Unfallursachen der PKWs bei Kollision mit Güterkraftfahrzeugen 2009-2019

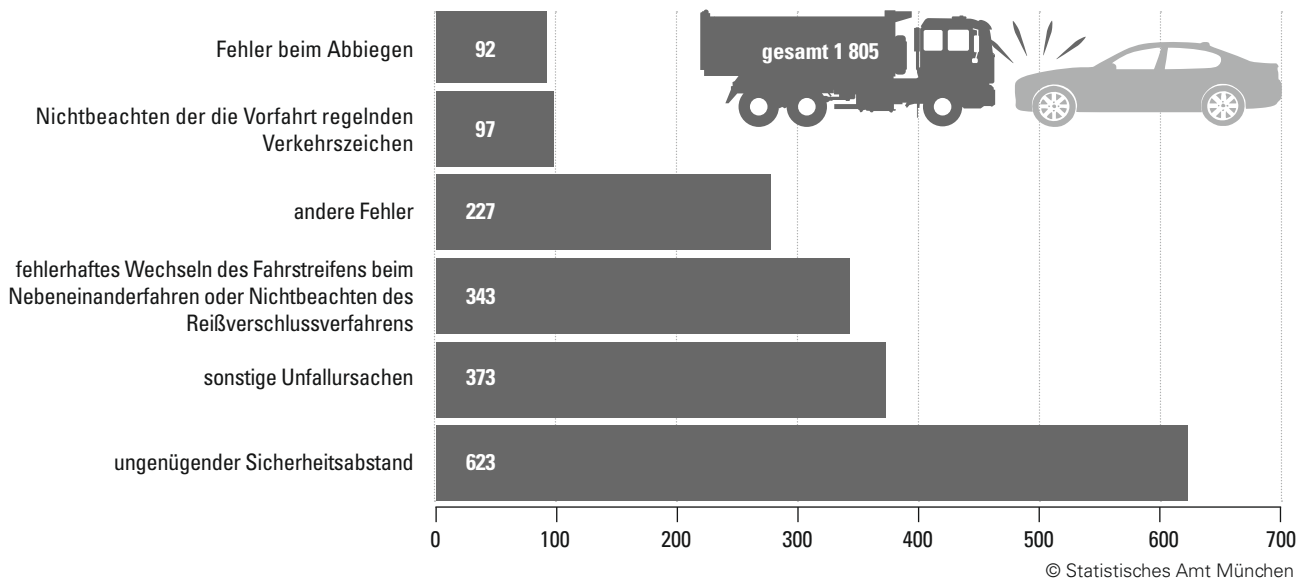
Grafik 2



© Statistisches Amt München

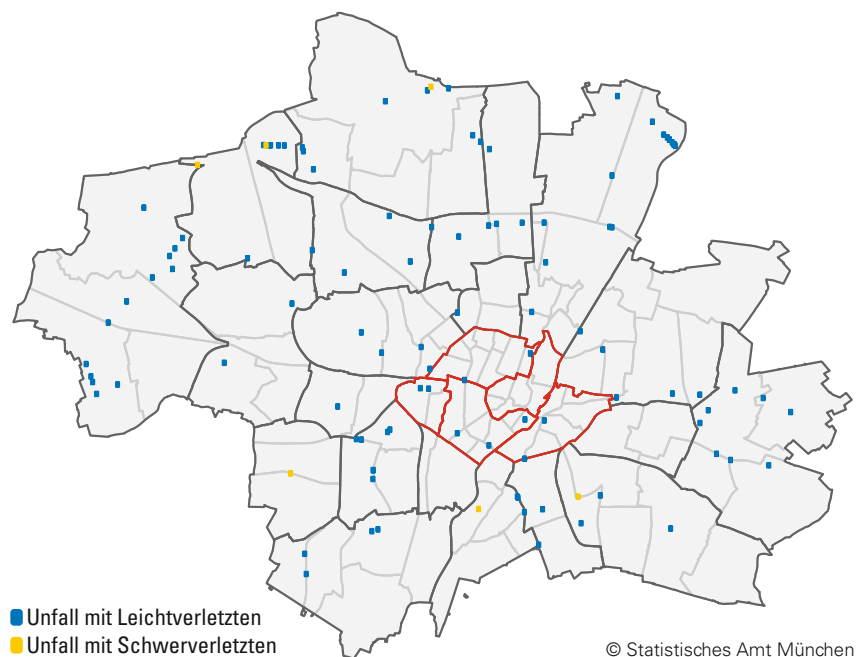
Die häufigsten Unfallursachen der Güterkraftfahrzeuge bei Kollision mit einem oder mehreren PKWs 2009-2019

Grafik 3



PKW-Unfälle mit Güterkraftfahrzeug-Beteiligung im Jahr 2019

Karte 1



PKW-Unfälle mit einem oder mehreren PKWs als einzige Beteiligungsart

2019 als Jahr mit den wenigsten Unfällen in den letzten 11 Jahren

Im Jahr 2019 ereigneten sich mit 1 309 Unfällen mit einem oder mehreren PKWs als einzige Beteiligungsart die wenigsten Unfälle in den letzten 11 Jahren, siehe Tabelle 3 auf Seite 11. In den letzten drei Jahren kann ein abnehmender Trend der Unfälle zwischen Personenkraftwagen beobachtet werden. Die Anzahl der Unfälle bewegten sich in diesen drei Jahren unter dem 11-jährigen Mittel von 1 476 Unfällen.

Ungenügender Sicherheitsabstand als häufigste Unfallursache

Wie bei den Unfällen mit den Güterkraftfahrzeugen ist ungenügender Sicherheitsabstand zu 27,5 Prozent (5 014 Unfälle in den letzten 11 Jahren) die Hauptunfallursache bei kollidierenden Personenkraftfahrzeugen, siehe Grafik 4.

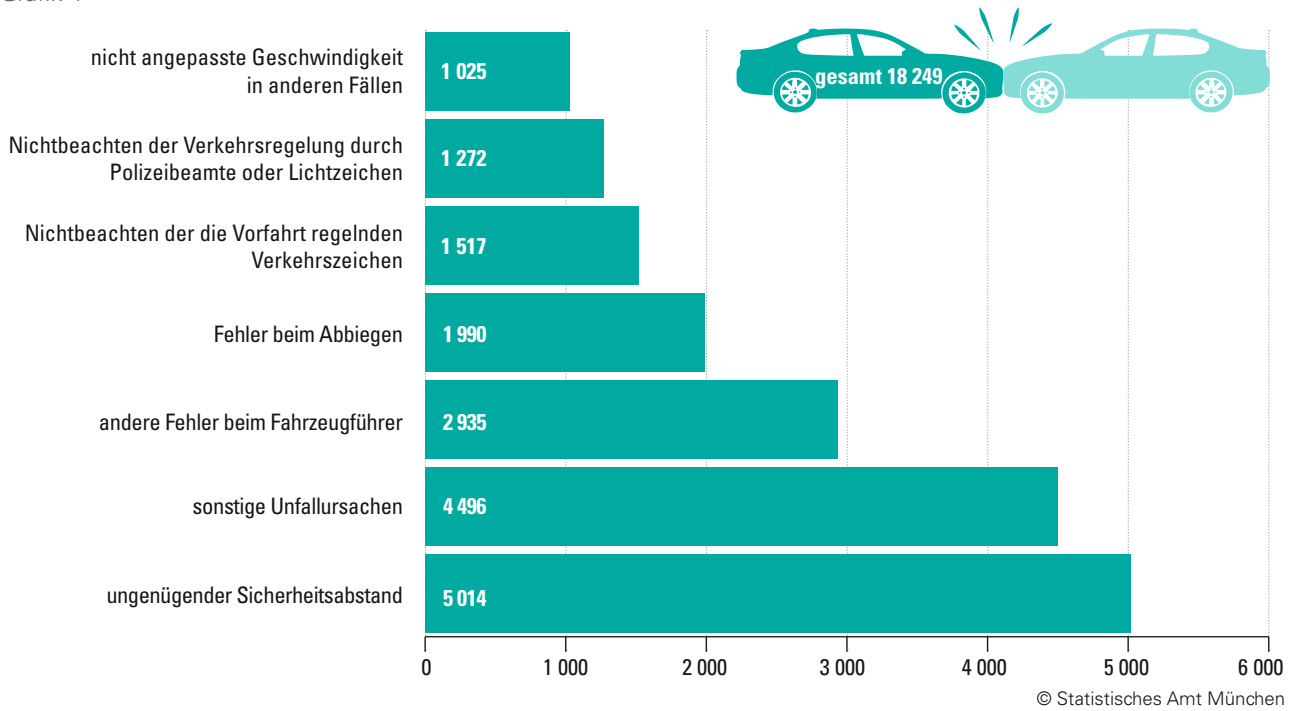
Auf Platz 2 stehen die anderen Fehler mit 2 935 Unfällen sowie auf Platz 3 Fehler beim Abbiegen mit 1 990 Unfällen.

In Karte 2 sind die PKW-Unfälle mit einem oder mehreren PKWs aus dem Jahr 2019 dargestellt. 95,7 Prozent waren Unfälle mit Leichtverletzten, 4,2 Prozent mit Schwerverletzten. Zwei Unfälle führten zu getöteten Verkehrsteilnehmern. Dabei ereigneten sich 15,9 Prozent der Unfälle im Zentrum.

15,9 Prozent der Unfälle in der Innenstadt

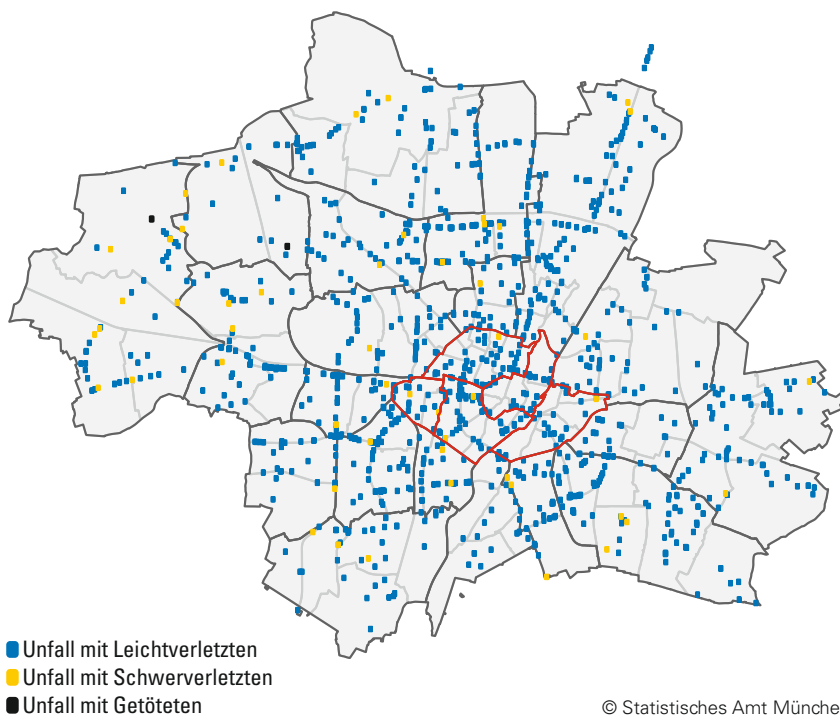
Die häufigsten Unfallursachen bei PKW-Unfällen mit einem oder mehreren PKWs 2009-2019

Grafik 4



PKW-Unfälle mit PKWs als einzige Beteiligungsart im Jahr 2019

Karte 2



Circa 500 Unfälle zwischen PKWs und Krafträdern im Jahr

Fehler beim Abbiegen häufigste Unfallursache der PKWs

Ungenügender Sicherheitsabstand häufigste Unfallursache bei Krafträdern

24,5 Prozent der Unfälle im Zentrum

PKW-Unfälle mit Beteiligung mindestens eines Kraftrads

Wie in Tabelle 3 auf Seite 11 dargestellt, ereigneten sich im Mittel der letzten 11 Jahre 506 PKW-Unfälle unter Beteiligung mindestens eines Kraftrads. Nach dem höchsten Wert im Jahr 2018 mit 550 Unfällen sind sie im Jahr 2019 mit 467 Unfällen auf den zweitniedrigsten Wert im betrachteten Zeitraum gesunken. Nur im Jahr 2009 gab es mit 439 noch weniger Unfälle. Der Anteil der PKWs an den Unfallverursachenden lag zwischen 71,5 Prozent im Jahr 2015 und 76,5 Prozent im Jahr 2010.

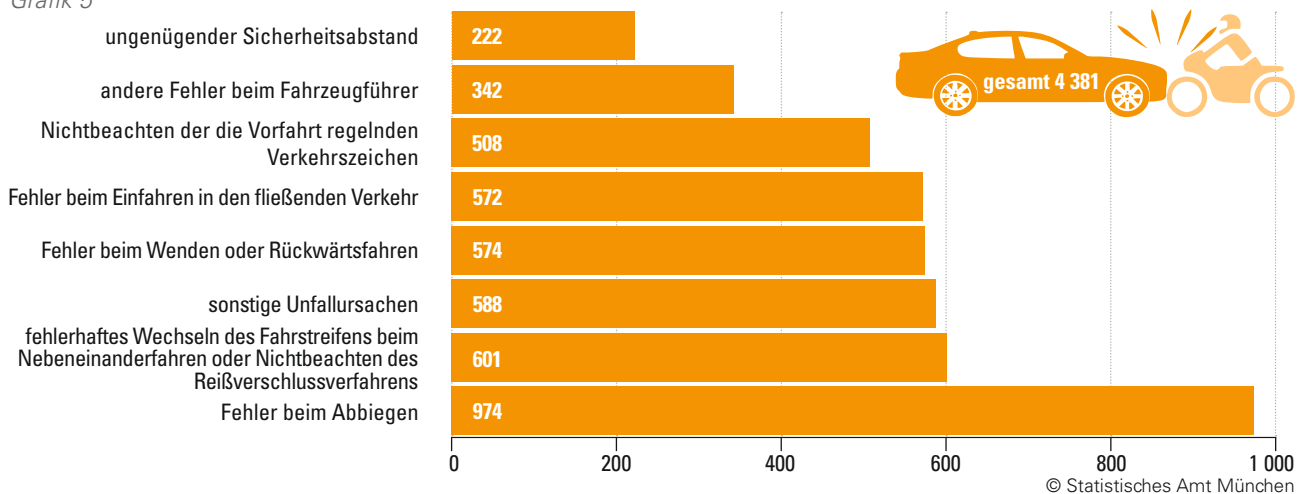
In Grafik 5 sind die häufigsten Unfallursachen der PKWs bei Kollisionen mit mindestens einem Kraftrad dargestellt. In 22,2 Prozent der Unfälle führte fehlerhaftes Abbiegen des PKWs zu einem Unfall zwischen PKWs und mindestens einem Kraftrad. In 601 Fällen kam es zu einem Unfall durch fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder durch das Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens. 574-mal kam es zu einem Unfall beim Wenden oder Rückwärtsfahren des PKWs.

Durch ungenügenden Sicherheitsabstand der Krafträder ereigneten sich in den letzten 11 Jahren 442 Unfälle zwischen PKWs und Krafträdern, siehe Grafik 6. Durch andere Fehler bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit kollidierten 300 bzw. 110 Krafträder mit PKWs.

In Karte 3 sind die PKW-Unfälle des Jahres 2019 mit mindestens einem Kraftrad dargestellt. 85,9 Prozent der Unfälle hatten Leichtverletzte, 13,8 Prozent Schwerverletzte zur Folge. Einmal kam es zu Getöteten. 24,5 Prozent der Unfälle geschahen im Zentrum.

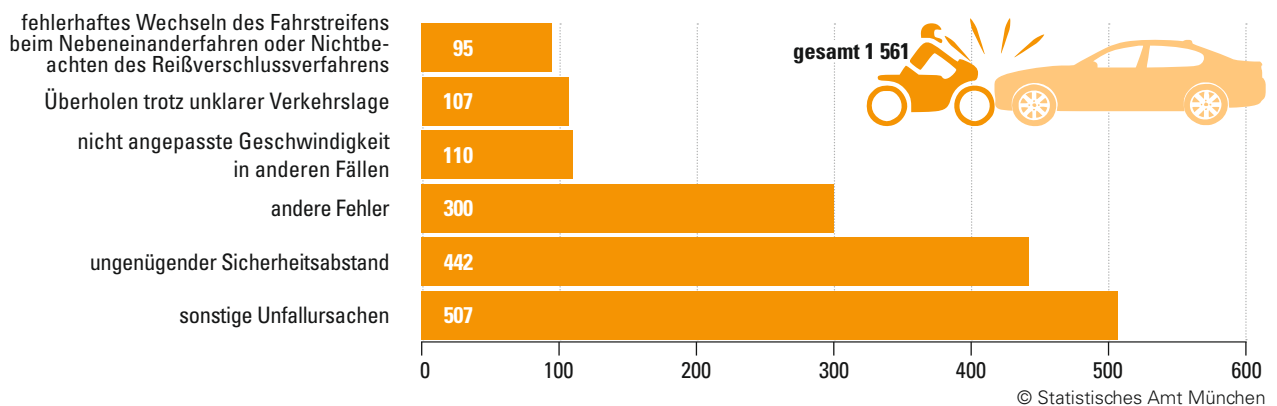
Die häufigsten Unfallursachen der PKWs bei Kollision mit mindestens einem Kraftrad 2009-2019

Grafik 5

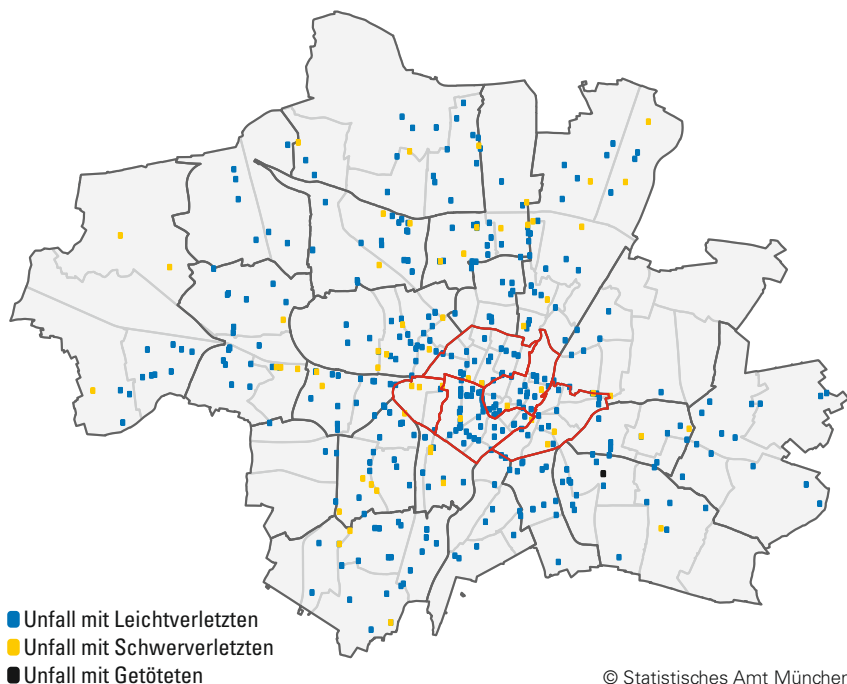


Die häufigsten Unfallursachen der Krafträder bei PKW-Unfällen mit mindestens einem Kraftrad 2009-2019

Grafik 6



PKW-Unfälle mit Kraffrad-Beteiligung im Jahr 2019



Karte 3

PKW-Unfälle mit Beteiligung mindestens eines Fahrrads

Wie in Tabelle 3 deutlich wird, gab es 2018 einen starken Anstieg der Unfälle zwischen Personenkraftwagen und mindestens einem Fahrrad. Im Vergleich zum Jahr 2017 stieg die Zahl der Unfälle von 1 234 auf 1 412 um 14,4 Prozent. 2019 gab es den höchsten Wert mit 1 422 Unfällen. Die wenigsten dieser Unfälle hat das Jahr 2010 (1 065 Unfälle) zu verzeichnen. In den letzten 11 Jahren kam es im Durchschnitt zu 1 247 Unfällen, wobei zu 78,8 Prozent PKWs die Unfallverursachenden waren. Dieser Anteil schwankte zwischen 76,5 Prozent im Jahr 2009 und 80,9 Prozent im Jahr 2017.

Starker Anstieg der Unfälle zwischen PKWs und Fahrrädern in den letzten beiden Jahren

In Grafik 7 auf Seite 16 sind die häufigsten Unfallursachen der PKWs bei Unfällen zwischen PKWs und mindestens einem Fahrrad in den Jahren 2009 bis 2019 dargestellt. In 4 366 Fällen führten Fehler beim Abbiegen der PKWs zu einem Unfall mit einem Radfahrenden. 1 612-mal wurden die Vorfahrt regelnde Verkehrszeichen nicht beachtet, 1 418-mal kam es durch verkehrswidriges Verhalten beim Ein- und Aussteigen oder beim Be- und Entladen zu einem Unfall.

39,0 Prozent der Unfälle durch Fehler beim Abbiegen der PKWs

Die häufigsten Unfallursachen der Fahrradfahrenden bei Unfällen zwischen PKWs und mindestens einem Fahrrad sind in Grafik 8 auf Seite 16 abgebildet. Häufigste Unfallursache waren in 778 Fällen andere Fehler. 451-mal führte die verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile zu einem Unfall. Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr waren in 368 Fällen der Grund für einen Unfall zwischen Fahrrad und Auto.

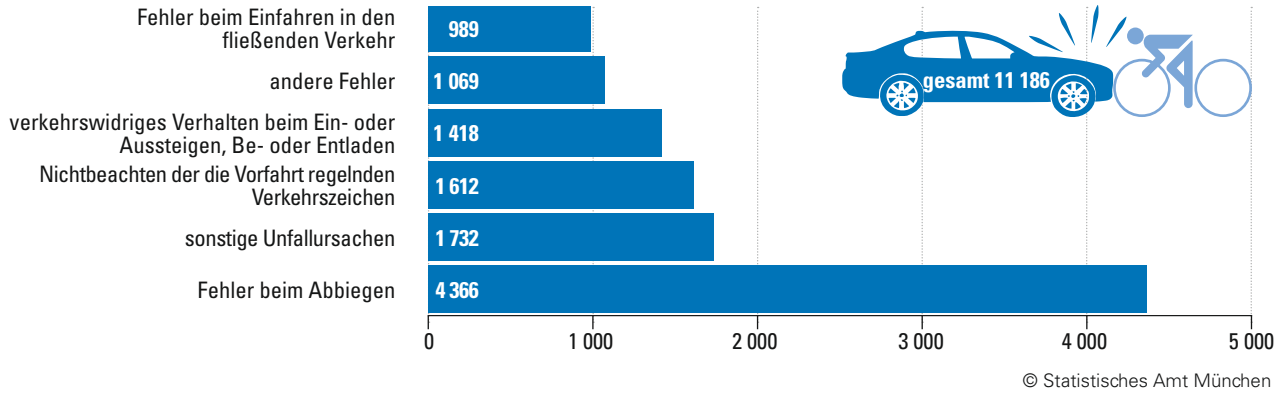
Andere Fehler als häufigste Unfallursache der Fahrradfahrenden

In Karte 4 auf Seite 16 sind die PKW-Unfälle des Jahres 2019 mit mindestens einem Fahrrad dargestellt. 92,0 Prozent der Unfälle hatten Leichtverletzte, 7,9 Prozent Schwerverletzte zur Folge. In zwei Fällen führten die Unfälle zu Getöteten. 29,8 Prozent dieser Unfälle ereigneten sich im Zentrum.

29,8 Prozent der Unfälle ereigneten sich in der Innenstadt

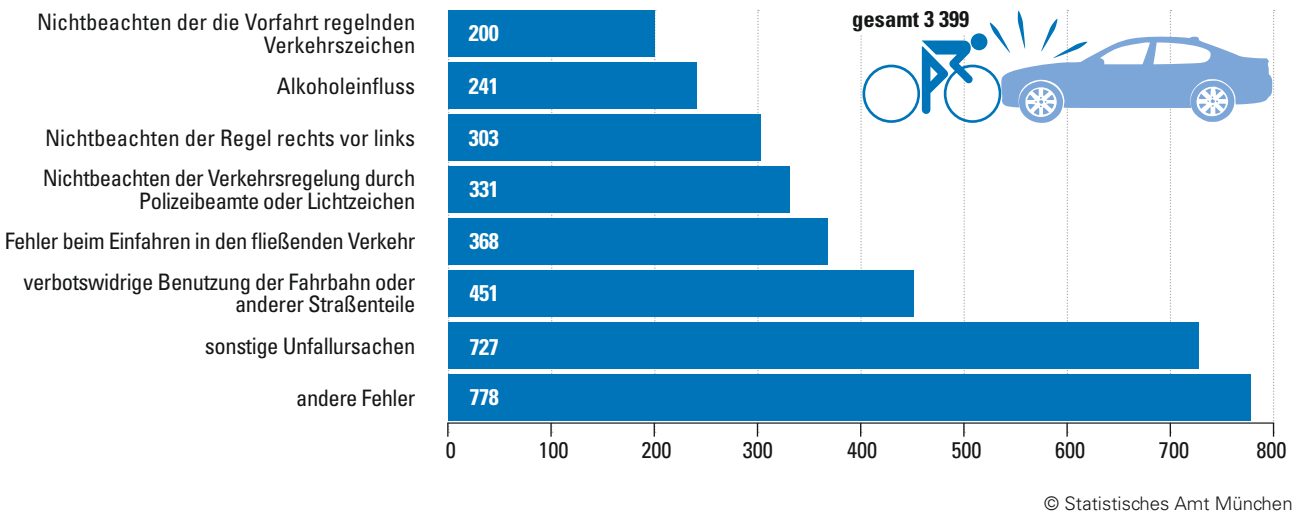
Die häufigsten Unfallursachen der PKWs bei Kollision mit mindestens einem Fahrrad 2009-2019

Grafik 7



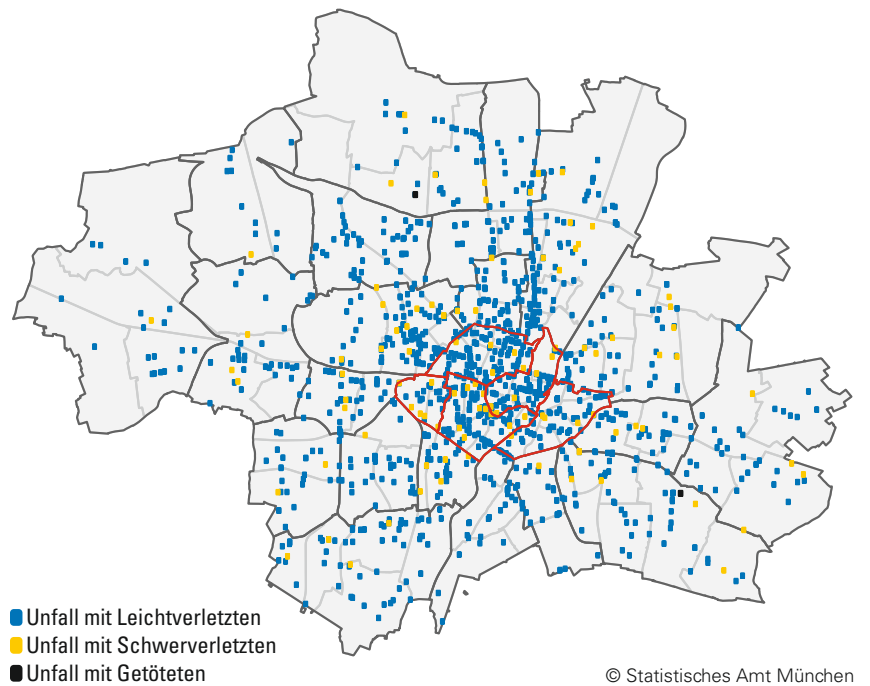
Die häufigsten Unfallursachen der Fahrräder bei PKW-Unfällen mit mindestens einem Fahrrad 2009-2019

Grafik 8



PKW-Unfälle mit Fahrrad-Beteiligung im Jahr 2019

Karte 4



PKW-Unfälle mit Beteiligung mindestens einer Person zu Fuß

Wie in Tabelle 3 zu sehen, gab es in den letzten elf Jahren im Durchschnitt 522 registrierte Unfälle zwischen PKWs und zu Fuß Gehenden pro Jahr. Dabei waren die Personenkraftwagen zu 61,7 Prozent die Unfallverursacher. Die wenigsten Unfälle ereigneten sich im Jahr 2019 (468 Unfälle), die meisten im Jahr 2014 (563 Unfälle). Der Anteil der PKWs als Unfallverursachende war im Jahr 2009 am höchsten (64,6 Prozent) und im Jahr 2012 am niedrigsten (60,2 Prozent).

PKWs zu 61,7 Prozent die Unfallverursachenden

In den Jahren 2009 bis 2019 wurden – wie in Grafik 9 zu sehen – 926 Unfälle beim Abbiegen durch PKWs verursacht. 681-mal kam es zu Unfällen durch andere Fehler, in 643 Fällen war falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden an anderen Stellen der Grund für einen Unfall.

Abbiegeunfälle häufigste Unfallursache auch gegenüber zu Fuß Gehenden

Grafik 10 auf Seite 18 zeigt die häufigsten Unfallursachen der Personen zu Fuß. Die häufigste Unfallursache war zu 47,9 Prozent falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn durch Nichtbeachten des Verkehrs (1 499 Unfälle). Durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen bzw. an Stellen, an denen der Verkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war, kam es zu 585 bzw. 450 Unfällen.

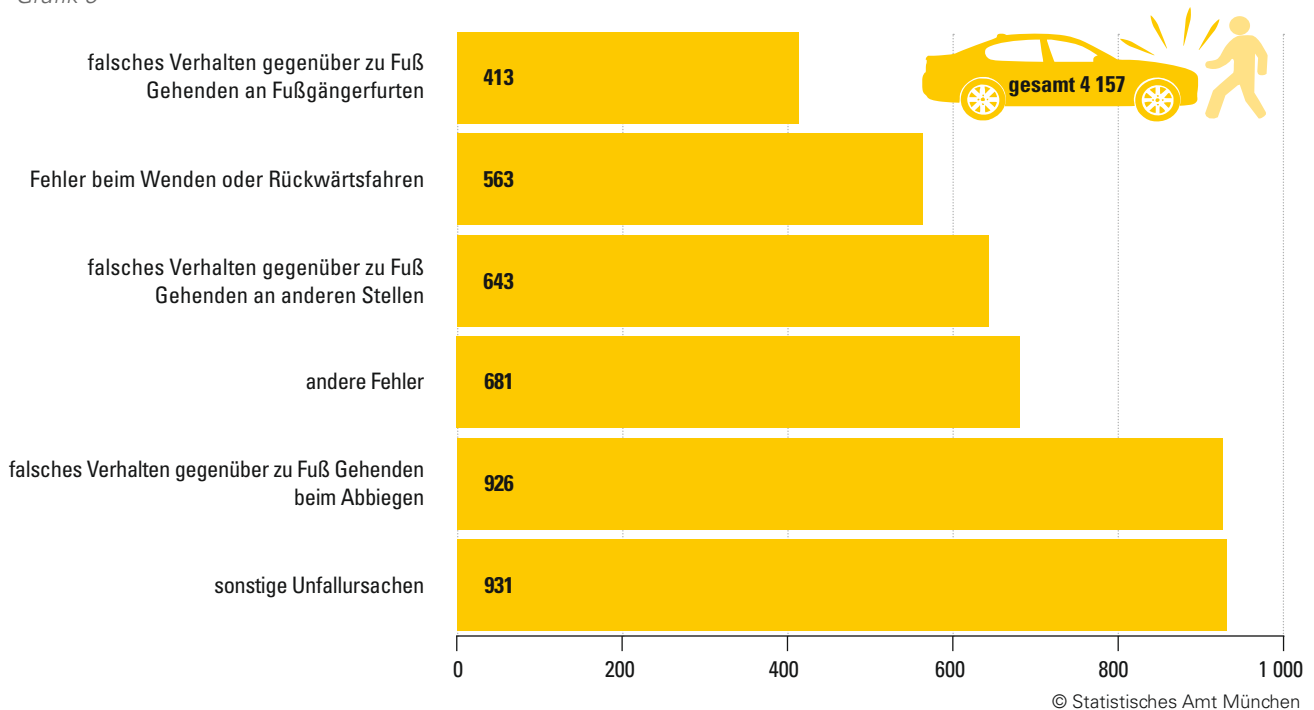
Überschreiten der Fahrbahn häufigste Unfallursache der zu Fuß Gehenden

In Karte 5 auf Seite 18 sind die PKW-Unfälle unter Beteiligung mindestens einer Person zu Fuß des Jahres 2019 dargestellt. 81,4 Prozent der Unfälle waren dabei mit Leichtverletzten, 17,5 Prozent mit Schwerverletzten. Vier Unfälle wiesen Getötete auf. 28,6 Prozent dieser Unfälle ereigneten sich in der Stadtmitte.

28,6 Prozent der Unfälle entfallen auf das Zentrum

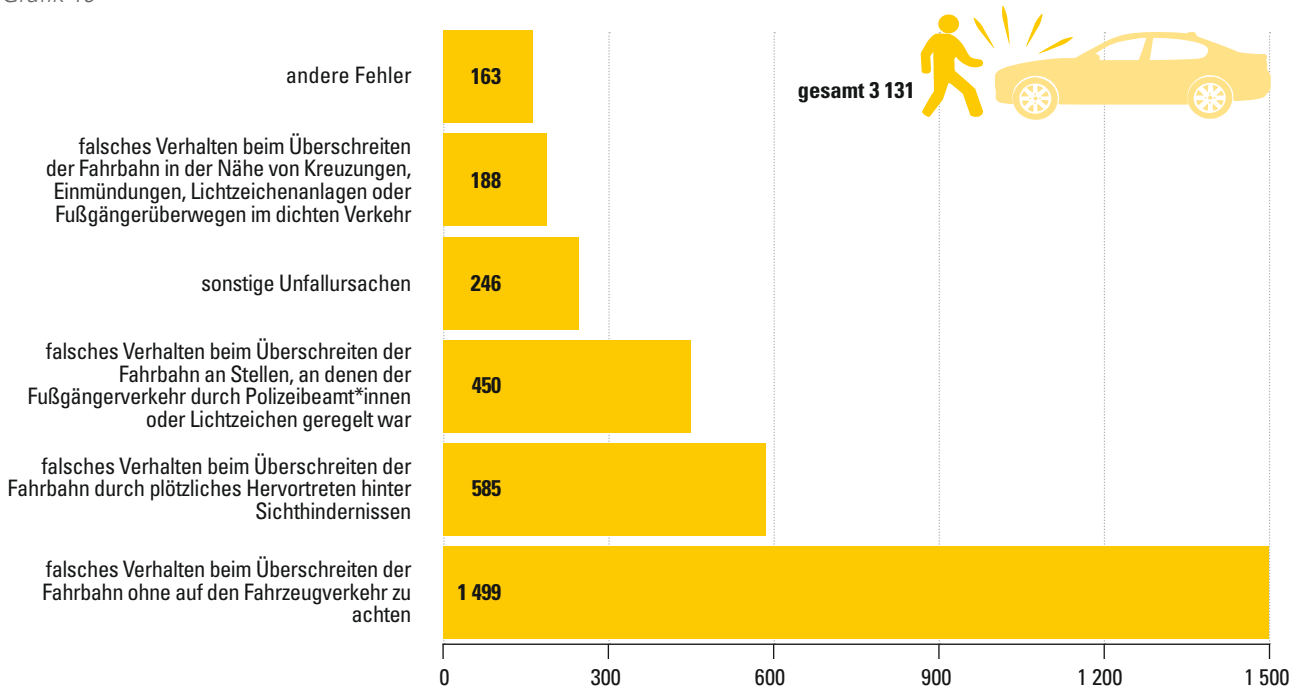
Die häufigsten Unfallursachen der PKWs bei Kollision mit zu Fuß Gehenden 2009-2019

Grafik 9



Die häufigsten Unfallursachen zu Fuß Gehender bei PKW-Unfällen mit zu Fuß Gehenden 2009-2019

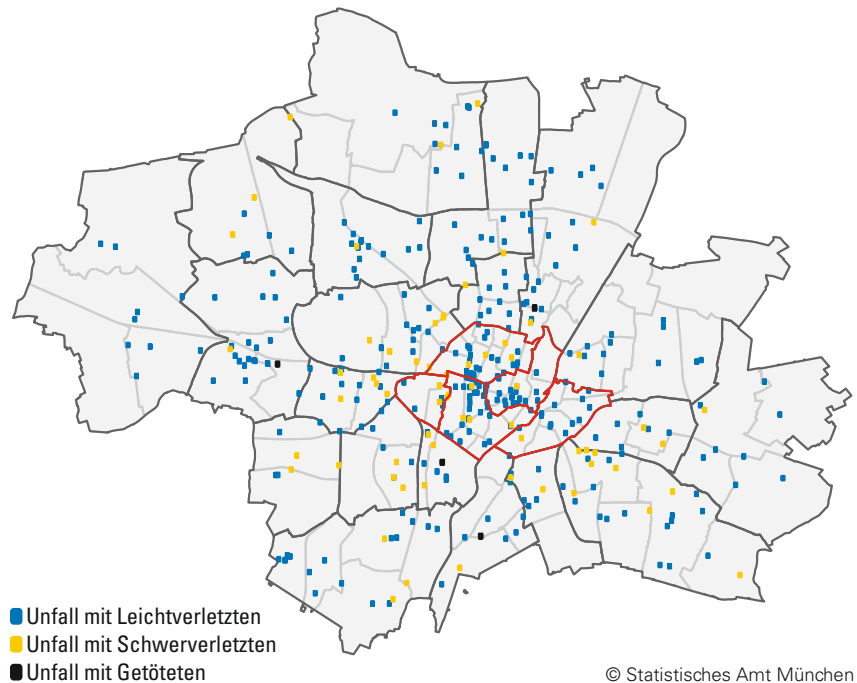
Grafik 10



© Statistisches Amt München

PKW-Unfälle mit Beteiligung zu Fuß Gehender im Jahr 2019

Karte 5



© Statistisches Amt München

Fazit:

Trotz gestiegenem Bestand an Personenkraftfahrzeugen hat sich die Anzahl der Unfälle mit PKW-Beteiligung nicht signifikant erhöht.

Im Gegenteil: Das Jahr 2019 hatte im betrachteten Zeitraum die wenigsten PKW-Unfälle insgesamt. Jedoch darf die gestiegene Anzahl an PKW-Unfällen mit mindestens einem Fahrrad nicht unerwähnt bleiben. Dies kann auch mit der erhöhten Menge der zurückgelegten Wege auf dem Fahrrad im Stadtgebiet zusammenhängen.

Vorausschauendes, rücksichtsvolles Fahren könnte Unfälle verhindern.

Unfälle durch ungenügenden Sicherheitsabstand bzw. Fehler beim Abbiegen sprechen für eine Überlastung des Verkehrs mit resultierender Ungeduld bzw. Unachtsamkeit.

Wenn die eingangs erwähnten 40-50 Prozent der Autofahrten mit einem Weg unter fünf Kilometern auf alternative Verkehrsmittel verlagert würden, könnte der Verkehr entlastet und Unfälle mit anderen Kraftfahrzeugen, Radfahrenden und Personen zu Fuß verringert werden.