



Landeshauptstadt
München
Direktorium
Statistisches Amt

75 Jahre

Münchner Statistik

3. Quartalsheft, Jahrgang **2022**



München zählt

Getötete Verkehrsteilnehmer*innen in München

Eine Analyse der Jahre 1947 bis 2021

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

Null Verkehrstote als Leitkonzept des Münchner Verkehrsmanagements

Im April 2018 wurde das Verkehrskonzept „Vision Zero“¹⁾ vom Münchner Stadtrat beschlossen. Das erklärte Ziel des Münchner Verkehrsmanagements sind null Verkehrstote und Schwerverletzte. Maßnahmen sind dabei unter anderem eine Schulweghilfe, Tempo 30 vor Kindergärten oder Schulen, eine Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur sowie eine digitale Unfallkarte des Stadtgebiets.

Doch wie hat sich die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr in den letzten Jahrzehnten entwickelt? Dieser Artikel soll den Verlauf der letzten 75 Jahre aufzeigen, das Verkehrsgeschehen in diesem Zeitraum anhand amtlicher Zahlen möglichst genau nachbilden sowie eine genauere Analyse hinsichtlich Altersstruktur und Beteiligungsart der Getöteten liefern. Als Datenquelle für diesen Artikel dienen frühere Jahrgänge unserer Veröffentlichungen des Statistischen Jahrbuchs, des Statistischen Handbuchs sowie des Monats- bzw. Quartalshefts „Münchner Statistik“. Ausgewiesen werden die Unfallzahlen der Münchner Polizeidirektion²⁾ für das Stadtgebiet München.

Entwicklung der Hauptwohnsitzbevölkerung, des Kraftfahrzeugbestands sowie der Einpendelnden

Wie in Grafik 1 zu sehen ist, kam es in den letzten 75 Jahren sowohl zu einem starken Anstieg der mittleren Hauptwohnsitzbevölkerung (Durchschnitt der jeweils zwölf Monatswerte eines Jahres der Hauptwohnsitzbevölkerung) als auch des Kraftfahrzeugbestands (jeweils zur Jahresmitte betrachtet). Die mittlere Hauptwohnsitzbevölkerung stieg von 762 573 im Jahr 1947 auf 1 338 033 im Jahr 1973 stark an. Nach einem leichten Rückgang auf 1 257 959 Einwohner*innen im Jahr 1988 wuchs die Zahl der Einwohner*innen mit Hauptwohnsitz in München wieder. Im Jahr 2021 betrug die mittlere Hauptwohnsitzbevölkerung 1 562 123. Auch beim Kraftfahrzeugbestand kann ein starker Anstieg registriert werden. Lag dieser im Jahr 1947 noch bei 14 377 Fahrzeugen, waren es 875 157 im Jahr 2021. Der Bestand hat sich somit mehr als versechzigfach.

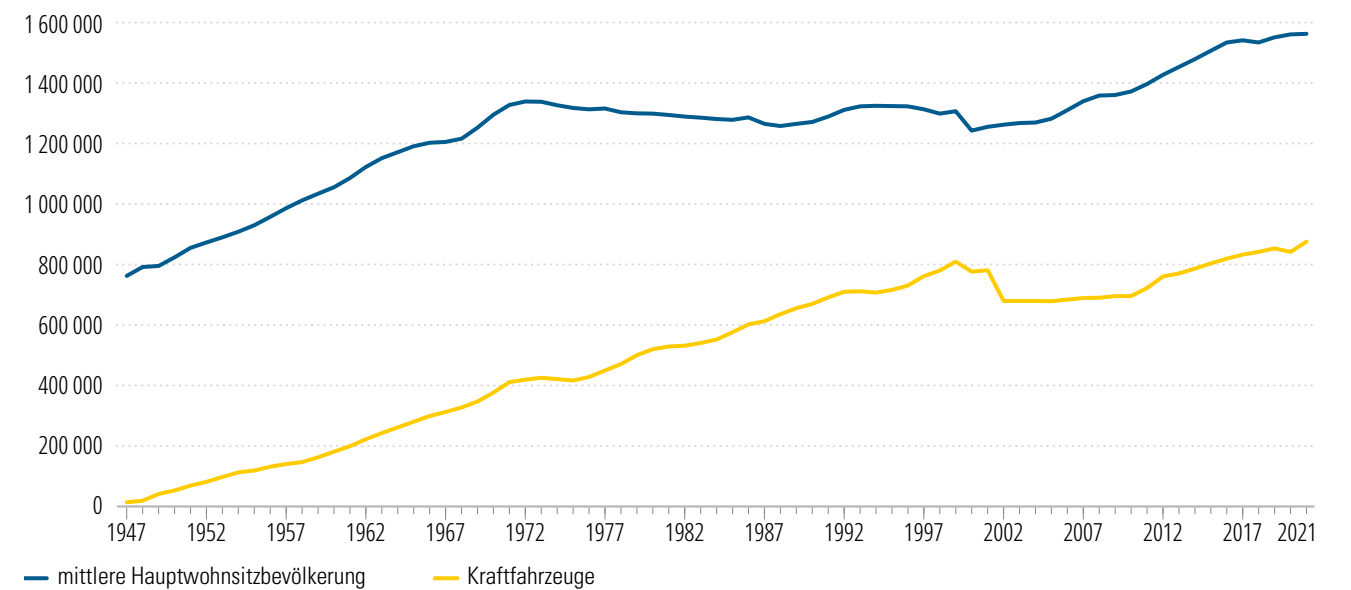
Doch auch die nach München Einpendelnden haben stark zugenommen (Tabelle 1). Pendelten zu den Stichtagen der Volkszählungen bzw. des Zensus 29.10.1946 noch 24 104 Arbeitnehmer*innen in die Landeshauptstadt Bayerns ein, waren es zum 9.5.2011 fast fünfzehnmal so viele (354 670 Einpendelnde). Zum 27.5.1970 suchten 48,2 Prozent ihre Arbeitsstätte in München mit einem PKW auf, zum 25.5.1987 lag dieser Anteil nur leicht verändert bei 48,9 Prozent. Besonders stark wuchs im Jahr 1987 hingegen der Anteil der Pendelnden mit der U- bzw. S-Bahn³⁾. Der Anteil der Pendelnden mit Eisenbahn bzw. Bus ging zum Stichtag 25.5.1987 im Vergleich zum vorherigen Zensus zurück.

Ob diese Anstiege der Hauptwohnsitzbevölkerung, der Kraftfahrzeuge und der Einpendelnden auch zu einer gesteigerten Anzahl an getöteten Verkehrsteilnehmer*innen führen, wird im Folgenden betrachtet.

¹⁾ Landeshauptstadt München, Zielvorgabe Vision Zero, <https://muenchenunterwegs.de/angebote/zielvorgabe-vision-zero> (Zuletzt aufgerufen: Juni 2022).
²⁾ Unfälle auf Autobahnen sind hierbei nicht enthalten.
³⁾ Hintergrund: Ab dem Jahr 1971 wurde die U-Bahn und ab dem Jahr 1972 die S-Bahn in München neu eröffnet.

Mittlere Hauptwohnsitzbevölkerung¹⁾ und Kraftfahrzeugbestand²⁾ in München in den Jahren 1947 bis 2021³⁾

Grafik 1



¹⁾ Durchschnitt der jeweils zwölf Monatswerte eines Jahres der Hauptwohnsitzbevölkerung.
²⁾ Die Zeitreihe für den Kraftwagenbestand bezieht sich jeweils auf 1. Juli eines Jahres.
³⁾ Im Jahr 2000 gab es eine Umstellung in der Erfassung und Aufbereitung der Daten.

© Statistisches Amt München

Einpendelnde nach München nach Verkehrsmittel

Tabelle 1

Verkehrsmittel	Volkszählungs- bzw. Zensusstichtage						
	29.10.1946	13.9.1950	25.9.1956	6.6.1961	27.5.1970	25.5.1987	9.5.2011
insgesamt	24 104	43 727	85 840	114 320	152 872	289 612	354 670
Pkw	73 615	141 510	.
U- bzw. S- Bahn / Straßenbahn	3 328	77 332	.
Eisenbahn	41 200	48 417	.
Bus oder andere öffentliche Verkehrsmittel	28 864	16 818	.
Moped / Fahrrad / Sonstiges	5 309	4 211	.
kein Verkehrsmittel (zu Fuß)	556	1 324	.

© Statistisches Amt München

Entwicklung der Getöteten im Straßenverkehr

In Grafik 2, auf Seite 62, ist der Verlauf der Getöteten im Münchner Straßenverkehr in den Jahren 1947 bis 2021 dargestellt. Zudem werden wichtige gesetzliche Änderungen zur Reduzierung des Unfallaufkommens abgebildet⁴⁾. Im Jahr 1947 wurden mit 281 besonders viele Getötete registriert. Das Jahr 2021 wies hingegen mit 9 verstorbenen Verkehrsteilnehmer*innen die wenigsten tödlich Verunglückten im betrachteten Zeitraum auf.

2021 besonders wenige Getötete

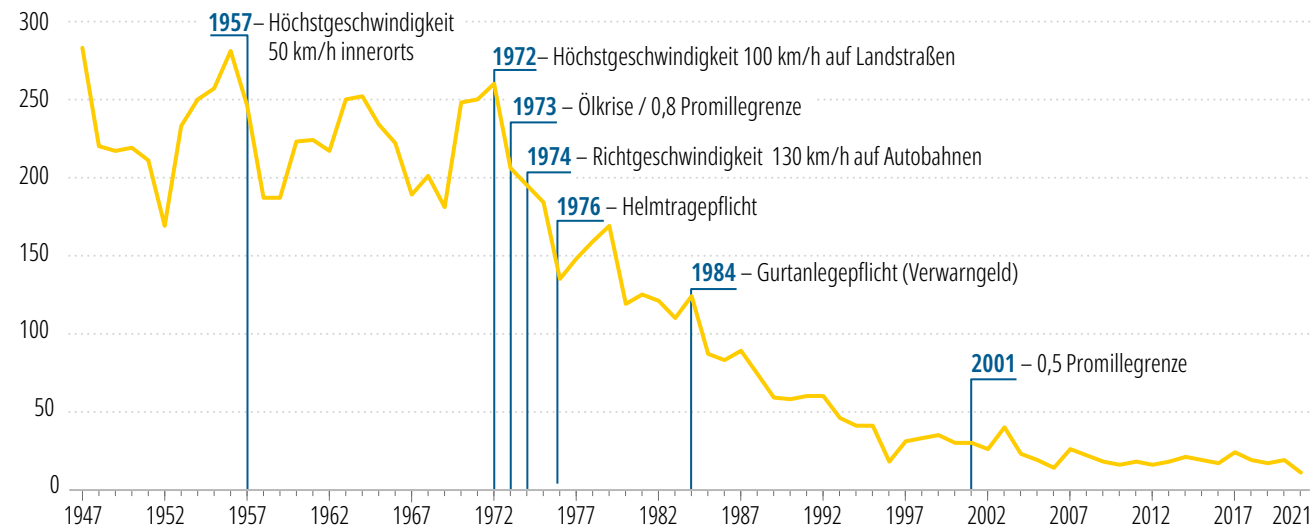
Zu Beginn der Zeitreihe kann ein schwankender Verlauf festgestellt werden. Nach einem starken Rückgang von 281 Getöteten im Jahr 1947 auf 167 Getötete im Jahr 1952, stieg die Zahl der verstorbenen Verkehrsteilnehmer*innen im Jahr 1956 wieder auf 279 an. Nach der im Jahr 1957 eingeführten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts, konnte im Jahr 1958 wieder ein

*Schwankender Verlauf der Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer*innen in den Jahren 1947 bis 1972*

⁴⁾ Für Deutschland siehe auch: https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_Grafik/_Interaktiv/verkehrsunfaelle-getoetete-jahr.html?nn=211928

Getötete im Münchner Straßenverkehr in den Jahren 1947 bis 2021

Grafik 2



© Statistisches Amt München

Rückgang auf 185 getötete Verkehrsteilnehmer*innen in der Unfallstatistik festgestellt werden. Bis zum Jahr 1972 kann der Grafik erneut ein schwankender Verlauf entnommen werden. So stieg die Zahl der Getöteten bis zum Jahr 1964 auf bis zu 250 an, um dann im Jahr 1969 auf 179 verstorbene Verunglückte zu sinken.

” Die Gründe für diese positive Entwicklung liegen in erster Linie darin, daß die Fahrgeschwindigkeit im Stadtverkehr abgenommen hat, sei es durch stärkeren Einsatz von Verkehrsampeln und intensiver Verkehrsüberwachung, sei es durch langsamere Verkehrsflüsse infolge zu großer Verkehrsdichte. Nach Meinung der Münchener Verkehrspolizei hat aber auch die zunehmende Verkehrsreife der Kraftfahrer und eine bessere Verkehrsgesinnung dazu wesentlich beigetragen. Natürlich spielen bei der langfristigen Entwicklung der Unfälle noch andere Faktoren mit hinein, wie z. B. strukturelle Veränderungen in der Zusammensetzung des Verkehrsvolumens, gesetzgeberische Maßnahmen, die technische Entwicklung der Fahrzeuge sowie zeitliche Gegebenheiten (etwa Witterungseinflüsse), deren Auswirkungen im ganzen sich aber kaum eindeutig verfolgen lassen.“

⁸⁷ „Das Verkehrsunfallgeschehen in München im letzten Jahrzehnt“ (MS 7/1968, S. 287f.)

Rückgang der getöteten Verkehrsteilnehmer*innen und viele gesetzliche Änderungen in den 1970er Jahren

In den 1970er Jahren wurden viele rechtliche Maßnahmen zur Reduktion der Unfallzahlen beschlossen. Seit dem Jahr 1972 gilt die Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen von 100 km/h. Zudem wurde die Promillegrenze von 0,8 Promille im Jahr 1973 sowie eine Helmtragepflicht im Jahr 1976 eingeführt. Aufgrund der Ölkrise im Jahr 1973 wurde zudem die Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen auf 130 km/h gesetzt. Bis zum Jahr 1976 sank die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer*innen in München auf 133. Ein leichter Anstieg der Zahlen auf bis zu 167 Getötete im Jahr 1979 kann in den drei folgenden Jahren registriert werden.

” Diese Entwicklung steht im Gegensatz zu der im Bundesgebiet, wo zwar die Straßenverkehrsunfälle mit 6,2% zunahmen, die Zahl der Verkehrstoten jedoch um 2,2% abgenommen hat. Das Bundesverkehrsministerium, das sich auf Angaben des Statistischen Bundesamtes stützt, führt die geringere Zahl von Verkehrstoten auf einen Gewinn an innerer Sicherheit, d. h. auf das verstärkte Anlegen von Sicherheitsgurten, zurück. Die zahlenmäßige Verschiebung von schweren zu leichteren Unfällen bei steigenden Unfallzahlen überhaupt, könne als Erfolg bei der Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr gewertet werden.“

⁸⁸ „Mehr Unfälle – mehr Tote – Ein Vergleich der Verkehrsunfälle 1978 mit 1977“ (MS 3/1979, S. 54)

In den 1980er und 1990er Jahren sank die Zahl der durch Unfälle verstorbenen Verkehrsteilnehmer*innen weiter. Letztmalig wurden im Jahr 1984 über 100 Getötete registriert. In diesem Jahr wurde auch für die bereits seit 1976 gültige Gurtanlegepflicht ein Verwarngeld bei Nichteinhaltung eingeführt. Im Jahr 2001 wurde die Promillegrenze verschärft und es ist seitdem nur noch ein Wert von unter 0,5 Promille erlaubt⁹⁾, um am motorisierten Straßenverkehr teilzunehmen. In den 2000er Jahren kam es nur noch zu geringen Schwankungen bei den getöteten Verkehrsteilnehmer*innen und die Zahl der Getöteten lag zwischen neun im Jahr 2021 und 38 im Jahr 2003.

Letztmalig über 100 getötete Verkehrsteilnehmer*innen in München im Jahr 1984

Entwicklung der Getöteten im Straßenverkehr nach Altersgruppen

In Tabelle 2 sind die verstorbenen Verkehrsteilnehmer*innen nach Altersgruppen für die Jahre 1950 bis 2020 im zehnjährigen Abstand dargestellt. Im Jahr 1950 verunglückten mit 20 Personen (Anteil 9,2 Prozent) besonders viele Kinder (0- bis 13-Jährige) tödlich. Im Jahr 2000 bzw. 2020 waren unter den Getöteten hingegen keine 0- bis 13-Jährigen. Bei der Interpretation dieser Zahlen ist jedoch Vorsicht geboten, da zwar ein nach unten gehender Trend zu sehen ist, dies aber nicht bedeutet, dass gar keine Kinder mehr tödlich verunglücken. Auffällig ist, dass in jedem der betrachteten Jahre ein relativ hoher Anteil an älteren Personen an der Grundgesamtheit der Getöteten zu verzeichnen ist. Vor allem im Jahr 2020 war der Anteil mit 64,7 Prozent (11 Getötete) ausgesprochen hoch. Am geringsten war der Anteil in der Altersgruppe der 65-Jährigen und Älteren hingegen im Jahr 2000 mit 21,4 Prozent (sechs Getötete).

64,7 Prozent der Getöteten im Jahr 2020 waren 60 Jahre und älter

Getötete Verkehrsteilnehmer*innen in München in den Jahren 1950 bis 2020 nach Altersgruppe

Tabelle 2

Altersgruppe	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2020
insgesamt	217	221	246	117	56	28	14	17
0 bis 13 Jahre ¹⁾	20	4	7	5	1	–	1	–
14 bis 64 Jahre ²⁾	197	135	125	69	32	22	7	6
65 Jahre und älter ³⁾		82	114	43	23	6	6	11

¹⁾ 1980: 0 bis 15 Jahre / 1990: 0 bis 14 Jahre.

²⁾ 1950: 14 Jahre und älter / 1960 und 1970: 14 bis 59 Jahre / 1980: 16 bis 59 Jahre / 1990: 15 bis 64 Jahre.

³⁾ 1960, 1970, 1980: 60 Jahre und älter.

© Statistisches Amt München

Entwicklung der Getöteten im Straßenverkehr nach Beteiligungsart

In Tabelle 3, Seite 64, sind die verstorbenen Verkehrsteilnehmer*innen nach Beteiligungsart für die Jahre 1950 bis 2020 im zehnjährigen Abstand abgebildet. Besonders zu Fuß Gehende verunglücken im Straßenverkehr häufig tödlich. Negativer Spitzenreiter im Betrachtungszeitraum ist das Jahr 1970, in welchem 130 zu Fuß Gehende getötet wurden. Der Anteil an allen getöteten Verkehrsteilnehmer*innen lag in diesem Jahr bei 52,8 Prozent. Im Jahr 2010 wurden mit 57,1 Prozent anteilmäßig besonders viele zu Fuß Gehende getötet. Der Anteil der getöteten Fahrrad-Fahrenden an allen getöteten Verkehrsteilnehmer*innen lag zwischen 3,3 Prozent im Jahr 1980 und 35,3 Prozent im Jahr 2020. Besonders viele Radler*innen verunglückten im Jahr 1960 tödlich (66 Getötete). Die Anzahl der Getöteten auf motorisierten Zweirädern lag zwischen drei im Jahr 2020 und sieben im Jahr 1980 bzw. 1990. Der stärkste Rückgang sowohl

Besonders viele getötete zu Fuß Gehende

⁹⁾ Für die genaue Regelung siehe auch § 24a Abs. 1 StVG sowie die zusätzlichen Einschränkungen für Fahranfänger*innen unter § 24c Abs. 1 StVG.

Getötete Verkehrsteilnehmer*innen in München in den Jahren 1950 bis 2020 nach Beteiligungsart

Tabelle 3

Beteiligungsart	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2020
insgesamt	217	221	246	117	56	28	14	17
motorisiertes Zweirad	–	–	6	7	7	6	4	3
Kraftwagen	47	62	78	34	15	2	–	–
Fahrrad ¹⁾	61	66	32	5	10	7	1	6
zu Fuß	106	92	130	70	24	13	8	6
sonstige	3	1	–	1	–	–	1	2

¹⁾ 1950 und 1960: Fahrrad und Moped/Mofa.

© Statistisches Amt München

in der Anzahl als auch im Anteil an allen getöteten Verkehrsteilnehmer*innen kann bei den getöteten Insassen eines Kraftfahrzeugs registriert werden. Lag der Anteil an allen Verkehrsteilnehmer*innen im Jahr 1970 mit 78 getöteten Insassen noch bei 31,7 Prozent, wurden in den Jahren 2010 bzw. 2020 keine Getöteten in diesem Verkehrsmittel auf Münchens Straßen mehr verzeichnet. Auch hier gilt wieder, dass bei der Interpretation dieser Zahlen mit Bedacht vorgegangen werden muss, da zwar ein nach unten gehender Trend zu sehen ist, dies aber nicht bedeutet, dass gar keine Personen in Kraftfahrzeugen mehr tödlich verunglücken.

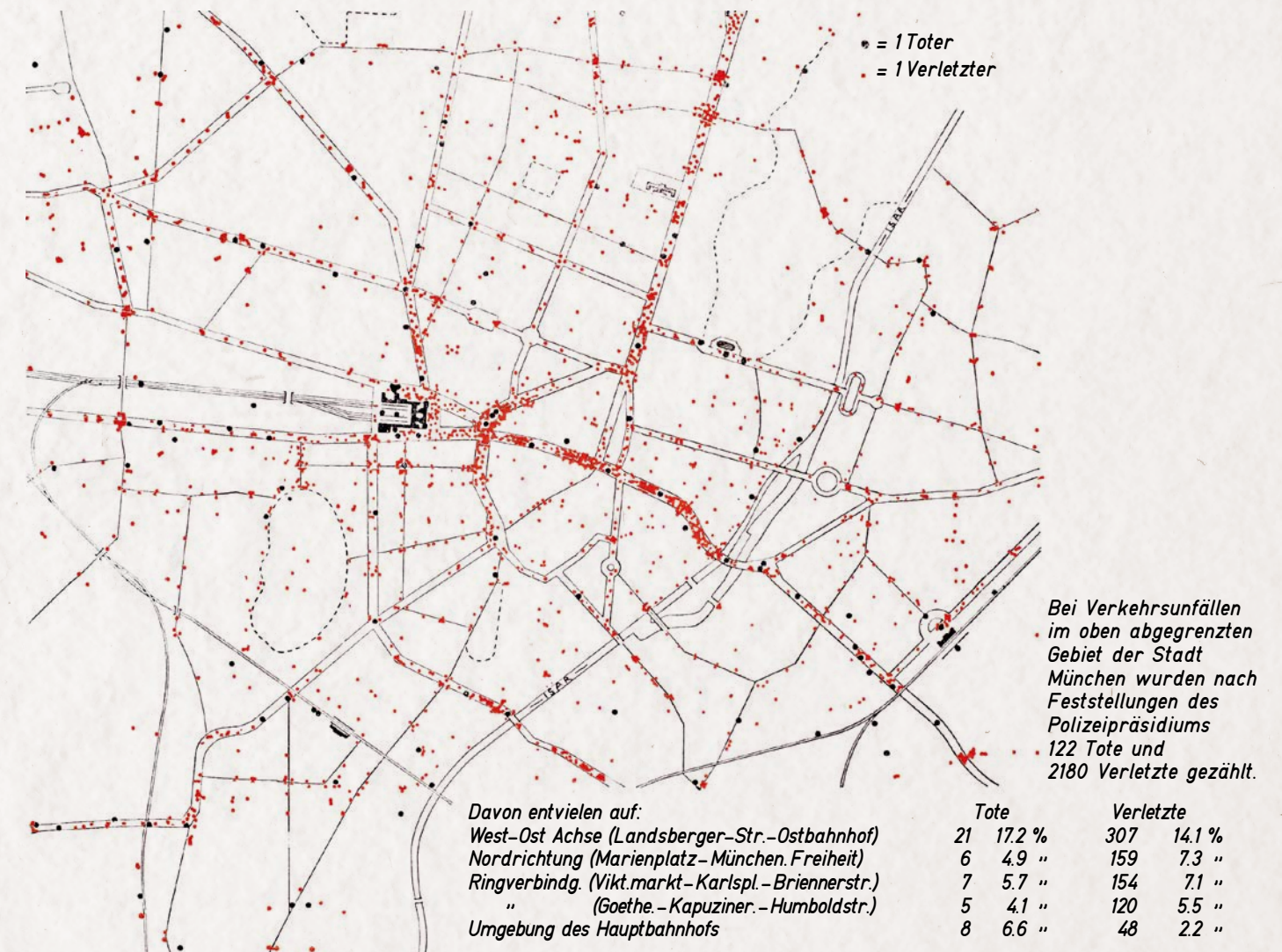
Fazit und Ausblick

Erfreulicherweise ist die Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr stark zurück gegangen. Während sowohl die mittlere Hauptwohnsitzbevölkerung als auch der Kraftfahrzeugbestand sowie die Zahl der Einpendelnden gestiegen sind, sank die Zahl der getöteten Teilnehmer*innen im Straßenverkehr. Insbesondere ältere sowie schwächere Verkehrsteilnehmer*innen wie Fahrrad-Fahrende oder zu Fuß Gehende gilt es jedoch verstärkt zu schützen. Die Umsetzung des Verkehrskonzepts „Vision Zero“ ist daher begrüßenswert um dem Ziel „keine Verkehrstote“ näher zu kommen.



Gefahrenzonen im Münchener Straßenverkehr

(Graphik nach den Ergebnissen der Verkehrsunfallstatistik 1949 des Polizeipräsidiums)



In Verkehrsunfällen trauriger Rekord. Wie jeder beobachten kann, ist der Straßenverkehr in München längst über das mit der baulichen Anlage verträgliche Fassungsvermögen hinausgewachsen. Die dadurch erhöhten Unfallgefahren führen bei der bekannt lockeren Verkehrsdisziplin unserer Bevölkerung ständig zu erschreckend hohen Unfallziffern. Im Jahr 1950, in dem der Kraftwagenverkehr u.a. auch wegen der Oberammergauer Passionsspiele ungewöhnlich stark war, ereigneten sich nicht weniger als 9670 Verkehrsunfälle, d.s. 27 im Tagesdurchschnitt. Die Zunahme gegenüber 1949 (6186 oder 17 pro Tag) belief sich auf 56% (!). Auch vor dem Krieg ist in unserer Stadt noch nie eine so hohe Unfallziffer verzeichnet worden. In ihrem jahreszeitlichen Verlauf zeigt die Unfallkurve die stärksten Überhöhungen in den Monaten Juni bis September und dokumentiert damit die Abhängigkeit vom sommerlichen Reiseverkehr. Die Polizei war ständig um eine Verbesserung der Verkehrsregelung und des Verkehrsverhaltens bemüht und dies scheint nicht ohne Wirkung auf den Schweregrad der

Unfälle gewesen zu sein. Während nämlich die Unfälle, bei denen Sachschäden verursacht wurden, um 73% gestiegen sind, hat die Zahl der schwerer oder leichter verletzten Personen „nur“ um 44% zugenommen (von 3852 auf 5542) und Todesopfer forderte der Straßenverkehr 1950 kaum mehr als im Vorjahre (217 gegen 215). Von den Toten waren 63%, von den Verletzten 60% Fußgänger und Radfahrer, die Ursache lag jedoch in 69% aller Unfälle bei Kraftfahrzeugen oder deren Fahrern („Trunkenheit“ erscheint in den polizeilichen Ursachenermittlungen zwar immer häufiger, noch sind aber nur ca. 5% der Verkehrsunfälle auf sie zurückzuführen). Die Beteiligung auswärtiger und amerikanischer Kraftfahrzeuge an den Verkehrsunfällen war 1950 in München mit 17 bzw. 10,5% viel geringer, als in der Bevölkerung gewöhnlich vermutet wird. Der Sachschaden aus den Verkehrsunfällen des Jahres 1950 wird auf 7¼ Mill. geschätzt.

Originalzitat aus Heft Nr. 2, Seite 34, 1951 der Münchener Statistik.