

Straßenverkehrsunfälle mit Kindern und älteren Erwachsenen

Kinder und ältere Menschen haben gegenwärtig aus ökonomischer Sicht eine Gemeinsamkeit: Sie leben am Rande der Leistungsgesellschaft. Als Verkehrsteilnehmer können sie, aus allerdings recht unterschiedlichen Gründen, aktiv oder passiv zum Unfallgeschehen beitragen. Es gehört zu den Aufgaben der Straßenverkehrsunfallstatistik, die Zusammenhänge aufzuzeigen¹, womit sich einmal verkehrspolitische Maßnahmen der Vergangenheit messen lassen und sich zum anderen Hinweise auf Planungen und künftige Maßnahmen ergeben. Für die Wahl des Themas waren verschiedene Gründe maßgebend: Die vielerlei Betrachtungen zum „Jahr des Kindes“ rechtfertigen es, dem Unfallgeschehen im Zusammenhang mit Kindern und Jugendlichen besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Andererseits steht den Kindern unter 15 Jahren ein ständig wachsender Anteil älterer Menschen (über 65) gegenüber, so daß es geboten schien, auch die Gruppe der älteren Erwachsenen in die Untersuchung einzubeziehen. Während beispielsweise um die Jahrhundertwende einem älteren Erwachsenen durchschnittlich noch sechs Kinder gegenüberstanden, waren es 1939 noch drei und 1970 nur noch zwei. Nach derzeitigen Bevölkerungsvorausschätzungen wird im Jahre 1990 das Verhältnis 1:1 erreicht sein, welches sich weiterhin noch zuungunsten der Kinderzahl verändern wird. Daß dieser starke demographische Strukturwandel neben der Lösung sozialpolitischer Probleme unter anderem auch verkehrspolitische Konsequenzen fordert, liegt auf der Hand. Lassen sich bei jungen Menschen eine höhere Risikobereitschaft und mangelnde Erfahrung als unfallbedingtes Verkehrsverhalten anführen, so können bei älteren Menschen nicht zuletzt herabgesetzte Sinnestätigkeiten und körperliche Leistungsfähigkeit in Verbindung mit nachlassendem Reaktionsvermögen als Gründe für Unfallgefahren im Straßenverkehr genannt werden.

Im Gegensatz zum Kindesalter, dessen Entwicklungszeiträume im allgemeinen chronologisch definiert werden, ist die Frage schwer zu beantworten, wann ein Mensch als älter oder gar alt bezeichnet werden kann. Funktional gibt es, wie Alltag und Geschichte beweisen, beachtliche Spannen, innerhalb derer sich die chronologische Streuung ganz individuell vollzieht.

Damit ist eine wünschenswerte funktionale Altersbestimmung für die statistisch unumgängliche Festlegung von Schwellenwerten leider nicht gegeben und notwendigerweise durch eine per Konvention festzulegende Gliederung von Altersgruppen zu ersetzen. Sie ist für die nachstehende Untersuchung wie folgt gegeben:

Kleinkinder	bis unter 6 Jahren
Schulkinder	von 6 bis unter 15 Jahren
Jugendliche	von 15 bis unter 18 Jahren
jüngere Erwachsene	von 18 bis unter 21 Jahren
Erwachsene	von 21 bis unter 65 Jahren
ältere Erwachsene	65 und mehr Jahre.

Wie stark sich der Altersaufbau der Wohnbevölkerung seit Beginn dieses Jahrhunderts als Folge von kriegerischen oder wirtschaftlichen Ereignissen strukturell geändert hat, gibt ein Vergleich des Altersaufbaues (sog. Bevölkerungspyramiden) zu erkennen.

Stürmische Entwicklung im Straßenverkehr

In welchem Ausmaß gerade diejenigen Personengruppen vom Straßenverkehr bedroht sind, die seinen Anforderungen entweder noch nicht oder nicht mehr in vollem Umfang gewachsen sind, läßt ein erster Überblick über die starke Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes sowie der polizeilich verzeichneten Straßenverkehrsunfälle vermuten (Tabelle 1). Schon die Verdreifachung des Kraftfahrzeugbestandes seit 1960 – man bedenke, daß bereits auf jeden zweiten Erwachsenen über 18 Jahre ein Kraftfahrzeug entfällt – läßt verstehen, daß damit auch das Risiko und die Häufigkeit von Straßenverkehrsunfällen angestiegen sind. Glücklicherweise ist die Entwicklung disproportional zugunsten einer abnehmenden Unfallquote auf 1000 Kraftfahrzeuge verlaufen. Diese Betrachtung wird allerdings bezüglich der Unfälle mit schwerem oder leichtem Sachschaden durch die Dunkelziffer der ohne polizeiliche Aufnahme geregelten Unfälle etwas verwässert. Außerdem leidet die bundeseinheitlich schon seit 1964 beibehaltene Abgrenzung der schweren Schadensfälle mit einer Schadenshöhe von DM 1000,- unter einem inflatorischen Effekt, da sich beispielsweise die Preise für Autoreparaturen in dieser Zeit mindestens verdoppelt haben. Unter diesem Gesichtspunkt wäre die Grenze für die Bestimmung eines schweren Sach-

¹ Vgl. N. Mech, in: Baden-Württemberg in Wort und Zahl, Hefte 11/1973 und 6/1978.

Tabelle 1
Entwicklung des Kfz-Bestandes und der Straßenverkehrsunfälle

Jahr	Kraft- fahrzeug- bestand 1000 ¹⁾	Straßenverkehrsunfälle				Verunglückte Personen			
		insgesamt	davon mit		Personen- schaden	insgesamt	davon		
			schwerem ²⁾	leichtem			Getötete	Schwer-	Leicht-
1960	1 227	130 042	84 988		45 054	62 879	1 940	18 636	42 303
1965	1 861	161 511	17 361	102 637	41 513	61 782	2 095	17 570	42 117
1970	2 587	211 211	24 138	136 659	50 414	77 410	2 798	22 822	51 790
1975	3 276	190 134	36 754	105 522	47 858	69 178	2 273	20 447	46 458
1976	3 452	209 343	44 481	114 272	50 590	71 851	2 279	21 601	47 971
1977	3 628	223 672	51 293	119 359	53 020	74 948	2 323	22 314	50 311
1978	3 841	237 979	58 922	125 049	54 008	76 592	2 280	23 059	51 253

¹⁾ Jeweils am 1. 7., Stand am 1. 1. 1979 = 3 912. – ²⁾ Unfälle mit nur Sachschaden von 1000 DM und mehr bei einem der Beteiligten.

Tabelle 2
Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen nach Altersgruppen

Jahr	Verunglückte Personen	Alle Alters- jahre ¹⁾	Darunter im Alter von ... bis unter ... Jahren									
			0-6	6-10	10-15	15-18	18-21	21-25	25-65	65 und mehr		
1960	getötet	1 940	82		100		62		385		931	371
	schwerverletzt											
	leichtverletzt	60 939	1 868	4 034		3 525		19 083		29 236	2 708	
	insgesamt	62 879	1 950	4 134		3 587		19 468		30 167	3 079	
1965	getötet	2 095	84		138		73	152	192	1 018	431	
	schwerverletzt	17 570	706	1 739		1 267	1 797	2 333		8 414	1 091	
	leichtverletzt	42 117	1 409	3 046		2 609	4 027	6 086		22 738	1 712	
	insgesamt	61 782	2 199	4 923		3 949	5 976	8 611		32 170	3 234	
1970	getötet	2 798	100	113	86	153	269	241		1 303	531	
	schwerverletzt	22 822	914	1 386	1 101	1 857	3 021	2 725		10 164	1 419	
	leichtverletzt	51 790	1 614	2 210	1 980	3 287	6 231	6 839		26 840	2 045	
	insgesamt	77 410	2 628	3 709	3 167	5 297	9 521	9 805		38 307	3 995	
1971	getötet	2 776	111	91	80	160	288	313		1 230	500	
	schwerverletzt	22 155	926	1 388	1 109	1 893	3 105	2 847		9 253	1 388	
	leichtverletzt	50 335	1 592	2 120	2 067	3 598	6 247	6 782		24 999	2 162	
	insgesamt	75 266	2 629	3 599	3 256	5 651	9 640	9 922		35 482	4 050	
1972	getötet	2 919	98	122	83	178	292	316		1 300	526	
	schwerverletzt	23 151	927	1 524	1 177	2 362	3 310	2 837		9 266	1 479	
	leichtverletzt	52 115	1 480	2 236	2 113	4 203	6 804	6 811		25 591	2 114	
	insgesamt	78 185	2 505	3 882	3 373	6 743	10 406	9 964		36 157	4 119	
1973	getötet	2 656	81	112	72	181	292	255		1 176	485	
	schwerverletzt	21 074	743	1 328	1 168	2 357	2 952	2 491		8 457	1 398	
	leichtverletzt	48 708	1 349	2 006	2 275	4 218	6 057	6 136		23 881	2 157	
	insgesamt	72 438	2 173	3 446	3 515	6 756	9 301	8 882		33 514	4 040	
1974	getötet	2 346	62	91	65	163	272	221		1 001	470	
	schwerverletzt	20 509	731	1 338	1 194	2 402	3 222	2 268		7 750	1 424	
	leichtverletzt	44 476	1 139	1 820	2 013	4 015	6 123	5 472		21 169	2 140	
	insgesamt	67 331	1 932	3 249	3 272	6 580	9 617	7 961		29 920	4 034	
1975	getötet	2 273	66	64	51	216	315	211		913	436	
	schwerverletzt	20 447	771	1 129	1 115	2 782	3 514	2 150		7 492	1 454	
	leichtverletzt	46 458	1 279	1 975	2 254	5 111	6 983	5 550		21 095	2 103	
	insgesamt	69 178	2 116	3 168	3 420	8 109	10 812	7 911		29 500	3 993	
1976	getötet	2 279	62	61	67	229	324	205		848	479	
	schwerverletzt	21 601	725	1 202	1 264	3 180	3 757	2 277		7 644	1 503	
	leichtverletzt	47 971	1 184	1 860	2 378	5 724	7 254	5 571		21 563	2 302	
	insgesamt	71 851	1 971	3 123	3 709	9 133	11 335	8 053		30 055	4 284	
1977	getötet	2 323	58	68	78	211	339	227		933	408	
	schwerverletzt	22 314	672	1 167	1 307	3 425	3 976	2 515		7 533	1 674	
	leichtverletzt	50 311	1 129	1 950	2 574	6 228	7 873	5 950		22 088	2 371	
	insgesamt	74 948	1 859	3 185	3 959	9 864	12 188	8 692		30 554	4 453	
1978	getötet	2 280	50	47	62	175	317	252		915	461	
	schwerverletzt	23 059	686	1 166	1 315	3 535	4 134	2 706		7 732	1 718	
	leichtverletzt	51 253	1 046	1 780	2 671	6 553	8 203	6 172		22 103	2 551	
	insgesamt	76 592	1 782	2 993	4 048	10 263	12 654	9 130		30 750	4 730	

¹⁾ Einschließlich der Personen ohne Altersangabe.

schadens in bestimmten Zeitabständen der Preisentwicklung anzupassen.

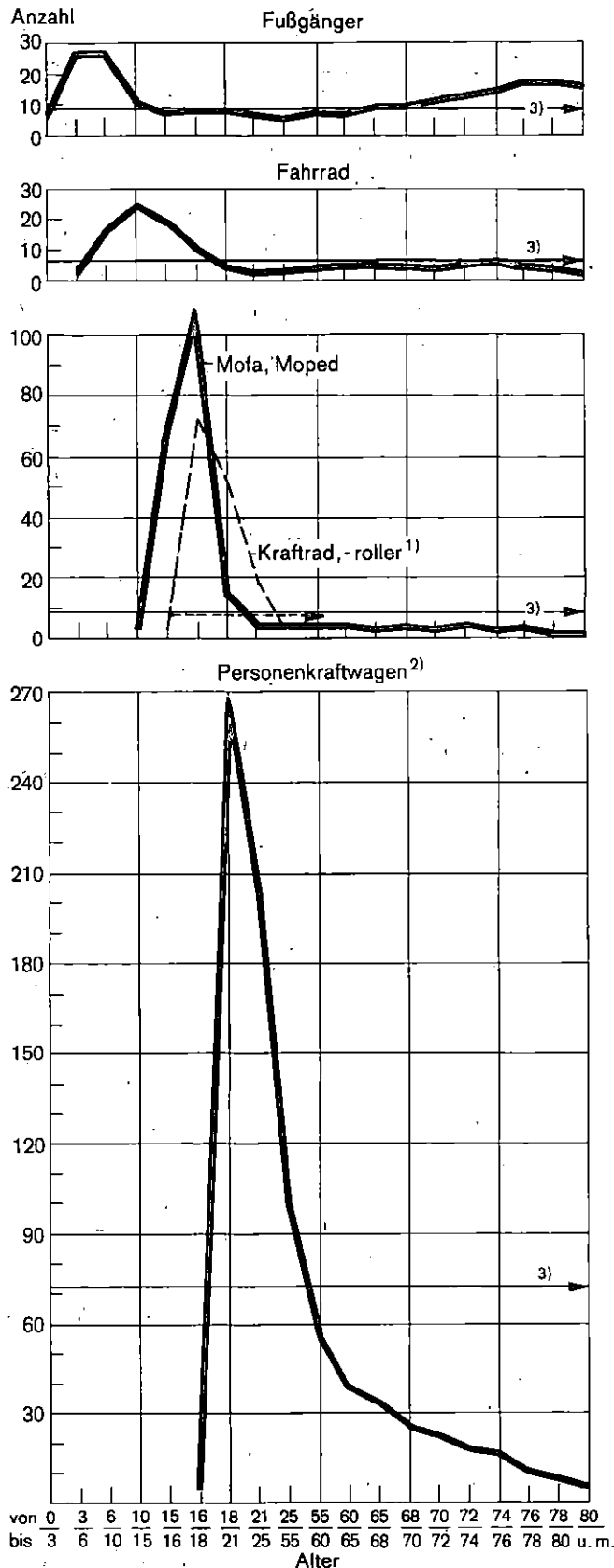
Mehr Beurteilungssicherheit bietet dagegen die Entwicklungsreihe der Unfälle mit Personenschaden, deren Bezug auf den Kraftfahrzeugbestand eine von 25 im Jahre 1964 auf 14 Unfälle je 1000 Kraftfahrzeuge im Jahre 1978 rückläufige Tendenz aufweist. Die Schwere dieser Unfälle kann unter anderem auch am Grad der Verletzung der Verunglückten gemessen werden. Offenbar stellt dabei das Jahr 1970 einen gewissen Schwerpunkt dar, denn bezogen auf 1000 Unfälle mit Personenschaden ergeben sich die höchsten Quoten mit 56 Getöteten, 453 Schwer- und 1027 Leichtverletzten. Im Jahre 1978 haben sich diese Quoten auf 42 bzw. 427 und 949 ermäßigt. Sieht man einmal von den witterungsbedingt schwankenden Unfallzahlen ab, so bleiben verkehrspolitische Maßnahmen (Aufklärung, Verkehrserziehung, Gurt- oder Helmpflicht, straßenbauliche Verbesserungen usw.) als Gründe für dieses Zurückgehen der Quoten zu nennen. Damit soll aber nicht der Blick dafür getrübt werden, daß als Tribut des wachsenden Verkehrsvolumens eben doch absolut mehr Unfälle mit Personenschaden zu beklagen sind, womit sich weitere Aufgaben und Ziele der Verkehrspolitik verbinden.

Kinder und Jugendliche besonders gefährdet

Kinder erleben die Verkehrswelt in anderer Weise als Erwachsene. Diese Erkenntnis hat sich in neuerer Zeit auf dem Felde von Psychologie und Medizin durchgesetzt. Sowohl in der Verkehrserziehung als auch bei der Beurteilung des Unfallgeschehens muß dieser Besonderheit Rechnung getragen werden. Hauptsächlich die Kleinkinder im Vorschulalter vermögen deshalb die jeweilige Verkehrssituation oder Unfallgefahr gar nicht oder nur unvollkommen zu erkennen, wodurch ihre Gefährdung bei der Teilnahme am Straßenverkehr als Fußgänger, auf dem Wege zum Kindergarten oder beim Spiel im Innerortsbereich beträchtlich erhöht wird. Betrachtet man den Zeitverlauf der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Personen (Tabelle 2), die neben den Fahrzeugführern und Fußgängern auch noch gegebenenfalls die Mitfahrer umfassen, so nimmt der Anteil der Kleinkinder seit 1975 relativ und absolut leicht ab. Ebenso der Anteil der tödlich verunglückten Kinder, was sicher den verstärkten Bemühungen der Verkehrserziehung zugerechnet werden kann. Es waren 1978 dennoch 50 getötete und über 1700 verletzte Kleinkinder zu beklagen. Eine andere Betrachtungsweise, näm-

Schaubild 1

Die an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligten Fahrzeugführer und Fußgänger nach Altersgruppen auf 10 000 der Bevölkerung 1978



1) Einschließlich Kleinkraftfahrzeug mit amtlichem Kennzeichen

2) Einschließlich Kombinationskraftwagen

3) Durchschnittswerte

lich der an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligten Fahrzeugführer oder Fußgänger (*Schaubild 1*) gibt bei der Kurve der Fußgänger die Gruppe der Kinder mit der auf 10 000 der gleichaltrigen Bevölkerung höchsten Quote als besonders gefährdet zu erkennen.

Bei den an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Radfahrern verlagert sich die größte Gefährdung auf die Altersgruppe der 10- bis 15-jährigen (*Schaubild 1*) und mit dem Eintritt in das Jugendlichenalter und der Anschaffung des „so begehrten“ Motorzweirades steigt die Kurve der absoluten und relativen Beteiligung an diesen Verkehrsunfällen steil an. Offenbar sind hier verschiedene Bedürfnisse und Empfindungen wie zum Beispiel Selbstverwirklichung, Ausprobieren der eigenen Grenzen, Faszination der Geschwindigkeit sowie umweltbedingte Verhaltensstörungen (Beruf, Elternhaus, Gruppe) Motive für eine erhöhte Risikobereitschaft im Verkehr.

Auffälligerweise ereigneten sich sowohl 1978 wie auch schon in den Vorjahren die meisten Unfälle, bei denen Schulkinder als Fußgänger oder Radfahrer verunglückten, in der Zeit zwischen 16 und 17 Uhr. Damit verbindet sich die Frage nach den Gründen für diese vermutlich mangelnde Konzentration in dem um diese Tageszeit ohnehin angespannten Straßenverkehr. Zu denken wäre dabei unter anderem an einen den kindlichen Entwicklungsbedürfnissen zuwiderlaufenden Tages- und/oder Ernährungsrhythmus. Hier eröffnet sich ein noch weites Feld der Verkehrserziehung und -aufklärung in Verbindung mit der Notwendigkeit, das Elternhaus verstärkt als Vorbild in diese von Staat und Verbänden getragenen Bemühungen einzubeziehen. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß es zu einer unverzeihlichen Verletzung der Aufsichtspflicht gehört, wenn beispielsweise Kinder durch unsachgemäßes Handeln in abgestellten Kraftfahrzeugen einen Unfall auslösen. Den Nachweis für solche Fälle erbringt die *Tabelle 3*. Sie zeigt übrigens auch deutlich die unberechtigte Benutzung von Kraftfahrzeugen aller Art mit Unfallfolgen durch Kinder und Jugendliche.

Wie *Schaubild 1* und *Tabelle 3* bestätigen, wiederholen sich die zuvor angesprochenen Verhaltensmuster nochmals recht kraß im jüngeren Erwachsenenalter, wenn nämlich nach bestandener Fahrprüfung „erste Erfahrungen auf vier Rädern“ gesammelt werden. Erhöhte Risikobereitschaft und mangelnde Fahrpraxis zählen hier zu den häufigsten Unfallursachen.

Tabelle 3 und *Schaubild 2* zeigen deutlich eine weitgehend über 50% liegende Hauptverursacherquote bei Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen, die erst mit dem allmählichen Hineinwachsen in die Erfahrungswelt der reiferen Jahrgänge sinkt.

Statistisch ist nur schwer an Kenntnisse über die Geschlechtsproportion der Verkehrsteilnehmer zu gelangen. Hinsichtlich der an den Verkehrsunfällen beteiligten Fahrzeugführer und Fußgänger ergibt sich dagegen ein recht zuverlässiges Bild (*Schaubild 2*), das eindeutig den höheren Anteil männlicher Unfallbeteiligter belegt, und zwar in allen Altersgruppen.

Im allgemeinen scheinen sich Frauen im motorisierten Straßenverkehr defensiver zu verhalten als Männer, was sich auch aus den mit wenigen Ausnahmen unter 50% liegenden Hauptverursacherquoten ableiten läßt. In jüngeren Jahren finden sich allerdings auch bei Mädchen relativ hohe Hauptverursacherquoten, die sich mit zunehmendem Lebensalter ermäßigen und auf die zuvor angeführten Verhaltensmuster schließen lassen.

Als Hauptverursacher wird bei einem Straßenverkehrsunfall statistisch derjenige Fahrzeugführer oder Fußgänger bezeichnet, der nach der vorläufigen polizeilichen Ursachenfeststellung mit der entscheidenden Unfallursache belastet wird. Die allgemein übliche Situation bei Unfällen mit zwei Beteiligten entspricht einer Verschuldensquote von 50%, da in der Regel jeweils einer der Beteiligten als Hauptverursacher in Frage kommt. Eine gewisse Unzuverlässigkeit dieses Verfahrens mag darin begründet sein, daß die polizeiliche nicht in jedem Falle mit der späteren richterlichen Beurteilung übereinstimmt. Der

Tabelle 3

Die an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligten Fahrzeugführer und Fußgänger 1978

Im Alter von ... bis unter ... Jahren	Anteil an der Gesamt- bevöl- kerung in %	I = Beteiligte insgesamt H = darunter Hauptver- ursacher in %		Auf 10 000 der Bevölke- rung kamen ... Beteiligte	Von den Beteiligten waren							Fuß- gänger
					Fahrzeugführer							
					Mofa, Moped	Kraft- rad ¹⁾ , Kraft- roller	Per- sonen kraft- wagen ²⁾	Omnibus, Güter- kraft- fahrzeuge	sonstige Kraft- fahr- zeuge	Kraft- fahr- zeuge zusammen	Fahr- rad	
0- 3 ...	3,0	I	159	6	-	-	-	-	-	-	1	158
		H	67,0		-	-	-	-	-	-	100	60,8
3- 6 ...	3,3	I	892	29	-	-	-	-	-	-	62	830
		H	67,9		-	-	-	-	-	-	72,6	67,6
6-10 ...	5,8	I	2269	43	3	-	2	-	1	6	829	1434
		H	65,9		66,7	-	50,0	-	100	66,7	73,5	61,5
10-15 ...	8,7	I	2938	37	156	3	5	-	1	165	1932	841
		H	58,5		79,5	100	100	-	100	80,6	59,5	52,1
15-16 ...	1,7	I	1475	95	1032	28	6	1	2	1069	293	113
		H	58,6		61,0	64,3	83,3	100	100	61,4	56,0	38,9
16-18 ...	3,4	I	6127	200	3199	2200	135	8	30	5572	303	252
		H	50,3		51,5	47,8	82,2	100	73,3	50,9	47,2	38,9
18-21 ...	4,7	I	15036	354	656	2186	11311	354	44	14551	194	291
		H	61,5		56,1	50,1	64,6	70,3	56,8	62,2	47,4	38,8
21-25 ...	5,8	I	13279	253	213	997	10813	769	49	12841	146	292
		H	54,4		58,7	47,3	55,1	58,3	51,0	54,7	46,6	42,5
25-55 ...	40,7	I	47073	127	1413	673	36985	4473	408	43952	1101	2020
		H	47,4		57,5	46,4	47,8	45,4	56,4	47,9	45,1	37,1
55-60 ...	5,0	I	3545	78	174	20	2552	197	51	2994	191	360
		H	47,3		57,5	60,0	49,3	48,2	52,9	49,8	37,7	31,7
60-65 ...	4,1	I	2129	57	136	13	1451	73	25	1698	175	256
		H	51,4		54,4	30,8	53,2	49,3	60,0	53,1	56,6	36,7
65-68 ...	3,1	I	1448	51	92	9	919	25	28	1073	132	243
		H	52,0		52,2	66,7	55,0	60,0	71,4	55,4	54,5	35,8
68-70 ...	2,0	I	799	44	64	6	444	16	10	540	89	170
		H	52,8		62,5	50,0	58,1	68,8	50,0	58,7	47,2	37,1
70-72 ...	1,8	I	698	43	51	3	358	8	19	439	73	186
		H	51,4		51,0	33,3	59,8	75,0	68,4	59,2	53,4	32,3
72-74 ...	1,6	I	597	41	51	1	259	10	9	330	77	190
		H	53,9		56,9	-	59,8	50,0	66,7	59,1	66,2	40,0
74-76 ...	1,4	I	477	38	23	1	198	-	14	238	69	172
		H	57,9		73,9	100	72,7	-	78,6	73,3	73,9	30,2
76-78 ...	1,2	I	385	36	28	1	111	1	11	152	50	183
		H	56,4		71,4	100	68,5	100	90,9	71,1	82,0	37,2
78-80 ...	0,9	I	250	30	9	-	65	-	6	80	30	140
		H	52,8		66,7	-	69,2	-	83,3	70,0	73,3	38,6
80 u. m. ...	2,1	I	460	25	18	4	94	-	4	120	46	294
		H	52,0		77,8	-	73,4	-	75,0	71,7	73,9	40,5
alle Alters- jahre ...	100	I	100036	110	7318	6145	65708	5935	712	85818	5793	8425
		H	52,1		55,8	48,5	52,6	49,0	59,1	52,4	56,8	46,2

¹⁾ Einschließlich Kleinkraft- und Moped mit amtlichem Kennzeichen. — ²⁾ Einschließlich Kombinationskraftwagen. — Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen.

damit verbundene systematische Fehler dürfte sich jedoch in engen Grenzen halten, da die Polizei für die Unfallaufnahme besonders geschultes Personal einsetzt.

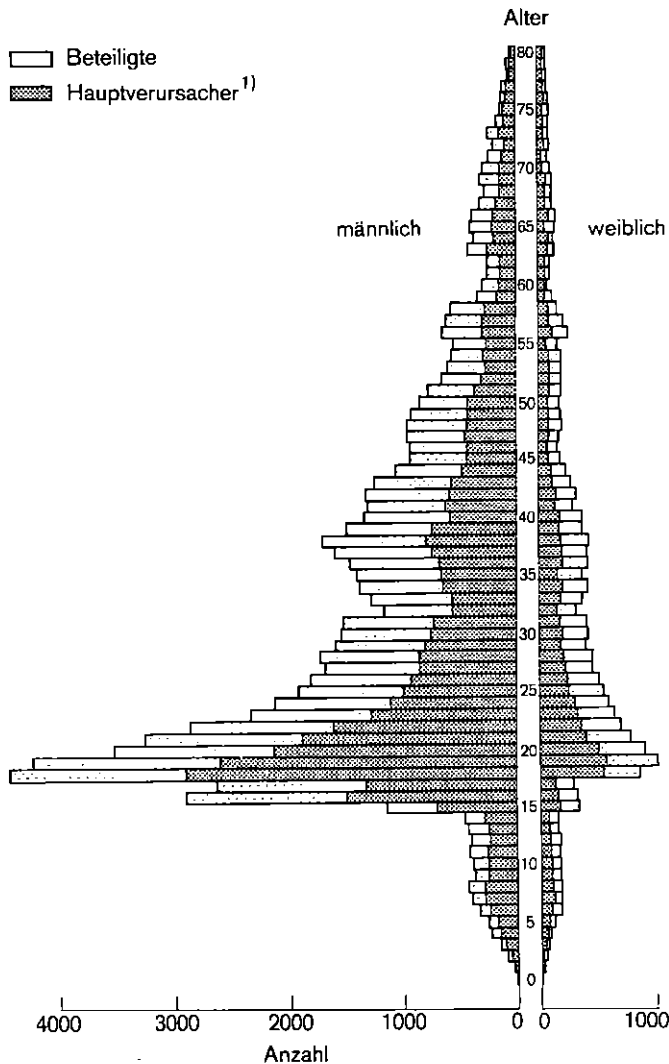
Zunehmende Gefährdung älterer Fußgänger

Während der Anteil der Kinder an der Gesamtzahl der Verunglückten im Verlauf der letzten Jahre leicht zurückging, ergab sich bei älteren Erwachsenen die umgekehrte Tendenz (Tabelle 2). Selbstverständlich ist dies nicht zuletzt auch mit dem eingangs nachgewiesenen demographischen Strukturwandel in Verbindung zu bringen; trotzdem rechtfertigt diese Entwicklung eine eingehendere Analyse, wobei es zweckmäßig ist, nach der Art der Verkehrsbeteiligung zu unterscheiden. In Baden-Württemberg leben rund 1,3 Mill. Personen im Alter von 65 und mehr Jahren. Das sind 14% der Gesamtbevölke-

rung. Überwiegend nehmen diese älteren Erwachsenen als Fußgänger am Straßenverkehr teil. Ihre Unfallbeteiligung mit ca. 1600 Fällen im Jahre 1978 hat seit 1975 um mehr als 10% zugenommen. Auf die entsprechenden Altersgruppen der Wohnbevölkerung bezogen, zeigt *Schaubild 1* für die Fußgänger in der Kindheit eine enorme Spitze der Unfallbeteiligung und nach einem unterdurchschnittlichen Verlauf zur Lebensmitte hin ein erhebliches Ansteigen der Kurve im fortgeschrittenen Alter. Daß in dieser Altersgruppe der über 65jährigen nur knapp mehr als 30% der Unfallbeteiligten Fußgänger waren, läßt den Schluß zu, daß die geringe Anzahl der älteren Kraftfahrer noch in erheblichem Umfang zum Unfallgeschehen beigetragen hat. Die *Tabelle 3* gibt hierüber entsprechende Aufschlüsse.

Als Gründe für die Schwierigkeiten älterer Fußgänger im Verkehr sind, wie schon angedeutet, das Nachlassen der psycho-

Die an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligten Fahrzeugführer und Fußgänger nach Alter und Geschlecht 1978



1) Nach vorläufiger polizeilicher Ursachenfeststellung mit der entscheidenden Unfallursache belastet (je Unfall nur ein Hauptverursacher)

205 79

physischen Fähigkeiten mit allen Folgen der Verkehrsangst und -unsicherheit zu nennen. Kennzeichnend für die Situation älterer und alter Menschen ist unter anderem auch der mit zunehmendem Alter stark wachsende Anteil der Fußgänger an der Gesamtzahl der gleichaltrigen Unfallbeteiligten, der von knapp 17% bei der Gruppe der 65- bis 68jährigen bis zu 64% bei der Gruppe der über 80jährigen ständig anstieg. Gemessen am Bevölkerungsanteil ihrer Altersgruppe waren die unfallbeteiligten Fußgänger von 3 bis 15 Jahren sowie die älteren Erwachsenen mit 70 und mehr Jahren über-, alle anderen Gruppen dagegen unterrepräsentiert.

Auch ist der ältere Mensch hinsichtlich des Grades seiner möglichen Verletzung wegen seiner körperlichen Gebrechlichkeit zunehmend gefährdeter. *Schaubild 3* zeigt deutlich den bei den verunglückten über 65jährigen Fußgängern hohen Anteil schwerer und tödlicher Verletzungen. Neben den altersbedingten Schwierigkeiten führen nicht zuletzt die ständig komplizierter werdenden Verkehrsverhältnisse und die damit verbundene Umweltveränderung zu einem erhöhten Unfallrisiko. Vor diesem Hintergrund rechtfertigen sich die zahl-

reichen Ansätze zur sicheren Gestaltung des Fußgängerverkehrs. Gleichzeitig verpflichten solche Erkenntnisse die Kraftfahrer zu taktvoller Rücksichtnahme in kritischen Situationen, wie das insbesondere dem § 1 der Straßenverkehrs-Ordnung entspricht.

Die Schuldquote, also der Anteil der Hauptverursacher von Unfällen liegt bei älteren Fußgängern durchschnittlich bei knapp 37%, was für ein überwiegend vorsichtiges und auf Lebenserfahrung gegründetes Verhalten dieser Gruppe spricht. Spitzenwerte sind dagegen bei den dem Verkehr noch unbedacht und mit wenig Erfahrung begegnenden Kindern zu erkennen (*Tabelle 3*). Selbstverständlich kann es sich bei den erwachsenen Fußgängern unter anderem auch um solche Kraftfahrer handeln, die beispielsweise im Innerortsbereich ihr Fahrzeug geparkt haben, um Einkäufe zu Fuß zu tätigen, insofern kann nicht unbedingt *kategorisch* unterschieden werden.

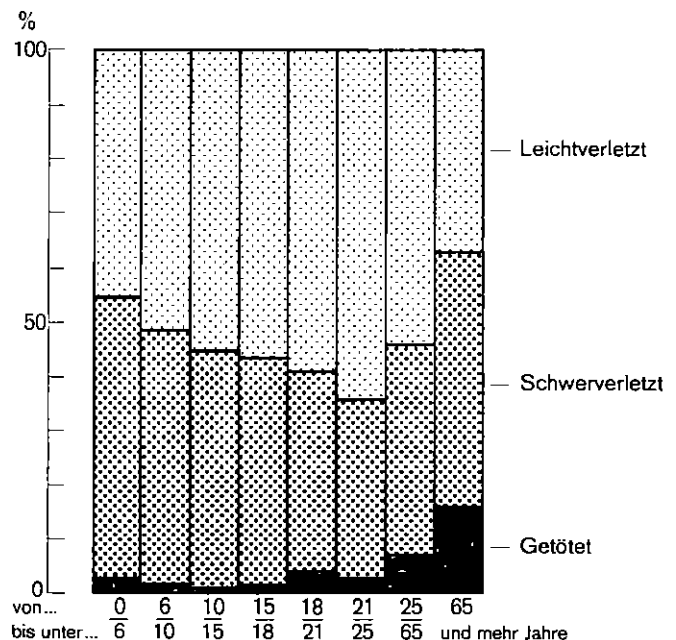
Keine Altersgrenze für Fahrtauglichkeit

Andere Zusammenhänge offenbaren sich beim Betrachten der Unfallbeteiligung älterer Kraftfahrer. Folgt man den zuletzt für 1965 angestellten Untersuchungen des Mikrozensus² über die Fahrerlaubnis, dann nehmen mehr als 40% der älteren Führerscheininhaber diesen überhaupt nicht mehr in Anspruch. Dies führt unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung seit 1965 zu der groben Vorstellung, daß in Baden-Württemberg etwa 75 000 ältere Erwachsene noch als Kraftfahrer am Verkehr teilnehmen. Auf 1000 dieser Verkehrsteilnehmer kamen 1978 schätzungsweise etwa 40 Unfallbeteiligte, während sich für die übrigen (jüngeren) Verkehrsteilnehmer sogar eine geringfügig höhere Quote ergibt. Dieser und ähnliche Vergleiche, etwa mit Bezug auf die entsprechende Population, entbehren natürlich nicht einer gewissen Einseitigkeit, wenn die Fahrleistung außer acht gelassen wird. Schließlich spielt zur Beurteilung des Unfallrisikos eine nicht unerhebliche Rolle, ob ein Kraftfahrer größere Fahrstrecken im täglichen Berufsverkehr zurücklegt, oder ob er frei von Berufspflichten nur

² Vgl. Statistisches Bundesamt: „Führerscheininhaber“ in Wirtschaft und Statistik, Heft 11/1966.

Schaubild 3

Die bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Fußgänger nach Altersgruppen im Jahr 1978



203 79

gelegentlich Fahrten im aufgelösten Verkehr unternimmt. Daß letzteres für die über 65 Jahre alten Kraftfahrer überwiegend zutrifft, beweisen die Untersuchungen von O. Maier³, die mangels geeigneten Materials zwar nicht aktualisiert werden können, aber bezüglich der Relationen sicherlich noch aussagefähig sind. Danach erbringen, wie **Schaubild 4** verdeutlicht, beispielsweise die älteren männlichen PKW-Fahrer lediglich einen Bruchteil der Fahrleistung ihrer jüngeren Geschlechtsgenossen.

Wie den Ergebnissen des Mikrozensus weiter zu entnehmen ist, gebrauchen mehr als 20% der älteren Kraftfahrer ihren Führerschein nur gelegentlich. Damit wird offenbar versucht, das Verkehrsverhalten den altersbedingten Leistungsschwächen anzupassen, was unter Umständen zu einem Übungsmangel der Fahrpraxis führen und das Unfallrisiko erhöhen kann. Sicherlich treten dabei auch beachtliche Leistungsunterschiede auf, die nicht zuletzt von der Vitalität und der Dauer der Fahrpraxis abhängen. Insofern läßt sich auch, wie eingangs schon angedeutet, keine kalendarische Grenze für Fahrtauglichkeit und Fahrerlaubnis festlegen. Anschauliche Beispiele hierfür bietet die Straßenverkehrsunfallstatistik ebenfalls genügend. Einige nachfolgend anonym aufgeführte ausgewählte Fälle unfallbeteiligter Kraftfahrer sollen bezeugen, daß die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr bis ins hohe Lebensalter hinein möglich ist.

Alter	Benütztes Fahrzeug	Unfall-Kurzbeschreibung
96	PKW	PKW – PKW
95	PKW	PKW – PKW
91	PKW	PKW – Kraftrad
91	PKW	PKW – PKW
90	PKW	PKW – PKW
89	PKW	PKW – PKW
88	Traktor	Alleinunfall
85	Kraftrad	PKW – Kraftrad
82	PKW	PKW – PKW
80	PKW	PKW – Fußgänger

Die Reihe könnte noch beliebig fortgesetzt werden.

Aus dem Vorausgegangenen ergibt sich einerseits, daß ältere Kraftfahrer einem geringeren Unfallrisiko ausgesetzt sind, da sie bei überwiegend großer Fahrpraxis mit geringeren Fahrleistungen und freier Wahl der Verkehrszeiten am Verkehr teilnehmen. Andererseits muß mit zunehmendem Alter je nach individueller Verfassung mit einer Risikovergrößerung gerechnet werden. Daß die letztere Annahme nicht ganz unbegründet ist, offenbart **Tabelle 3** bezüglich der Unfallverschuldensquote, denn der Anteil der Hauptverursacher unter den Unfallbeteiligten, der auch bei den jüngeren Altersgruppen aus schon beschriebenen Gründen recht hoch war, übersteigt auch im Bereich der älteren Jahrgänge die 50%-Marke deutlich.

Ausblick

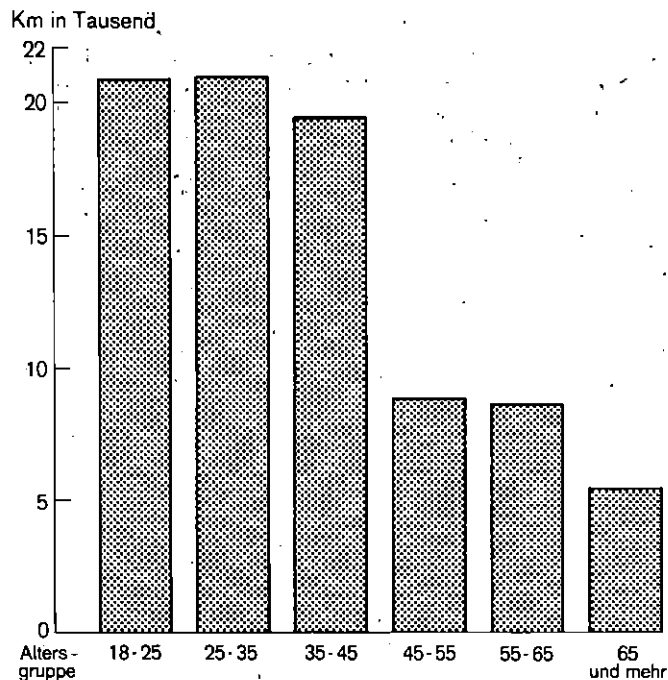
Mit dem Vorangegangenen ist ein komplexes Thema berührt worden, das in dem vorgegebenen Rahmen lediglich in Teilaspekten behandelt werden konnte, da die amtliche Statistik im allgemeinen nur die quantitative Seite der Problematik anzusprechen vermag. Auch hiervon sind aus dem reichhaltigen Datenmaterial nur ausgewählte Sachverhalte dargestellt worden, soweit sie zur Erläuterung der verbalen Ausführungen geeignet schienen. Der interessierte Leser findet in den von der Bundesanstalt für Straßenwesen⁴ auf Bundesebene veröffent-

³ O. Maier, Lebensalter und Straßenverkehrsanpassung, Akademische Verlagsanstalt m.b.H. Frankfurt a/M., 1961.

⁴ Bundesanstalt für Straßenwesen, Brühler Straße 1, 5000 Köln 51.

Schaubild 4

Die jährliche Fahrleistung männlicher PKW-Führer nach Altersgruppen



206 79

lichten zahlreichen Untersuchungsergebnissen und Quellenhinweisen weitergehende Informationen zur Vertiefung der angeschnittenen Fragen.

Will man versuchen, den Blick in die Zukunft zu richten, so vermittelt dazu die erst kürzlich veröffentlichte Studie des ADAC über die zukünftige Entwicklung des Straßenverkehrs und seiner sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen erste Denkanstöße. Ohne der prognostizierten starken Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes und -verkehrs in den nächsten 20 Jahren unbedingt zu folgen, lassen sich im Blick auf die Gefährdung von Kindern und Jugendlichen sowie älteren Menschen einige Überlegungen ableiten:

- Die in den letzten Jahren zu beobachtende Zunahme der Verkehrsunfälle wird zunächst noch anhalten.
- Am stärksten betroffen wird die Gruppe der motorisierten Zweiradfahrer sein, also überwiegend jüngere Menschen.
- Obgleich die PKW-Unfälle zwar zahlenmäßig noch nicht abnehmen, werden die Überlebenschancen der Verunglückten infolge technischer Verbesserungen am Fahrzeug sowie verbesserter Rettungssysteme weiter ansteigen.
- Die allgemein – wie auch im Ausland – unter dem Druck der Energiekrise steigende Beliebtheit des Fahrrades zur Bewältigung von Kurzstrecken bedeutet für Radfahrer ein erhöhtes Unfallrisiko, an dem Kinder und Jugendliche gewichtig teilhaben werden, wenn nicht Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs den Gefahren zuvorkommen.
- Den Fußgängern werden die besseren Chancen im Verkehr eingeräumt, was mit dem Greifen verkehrstechnischer Maßnahmen begründet wird. Dies dürfte Kindern und älteren Erwachsenen besonders zugute kommen. Den Problemen älterer Verkehrsteilnehmer kommt wegen ihres zunehmenden Gewichtes an der Bevölkerungsstruktur mehr und mehr Bedeutung zu.

Gerhard Schmidt