

Kinder und Strassenverkehrsunfälle

Verkehrsunfälle sind stets eine sehr unangenehme und vielfach sogar tragische Sache. In besonderer Weise berührend wirken solche Ereignisse jedoch dann, wenn sie Kinder betreffen. Sie sind in mehrfacher Hinsicht die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Ihnen fehlt nicht nur die Erfahrung und oft die adäquate situative Risikoeinschätzung, wie sie Erwachsene haben (sollten), sondern sie benutzen auch notwendigerweise Fortbewegungsmittel mit einem hohen Gefahrenpotenzial, nämlich die eigenen Füsse und Fahrräder.

Dieses Dossier untersucht Strassenverkehrsunfälle mit Kindern im Zeitraum 1950–2000. Als Kinder gelten Personen von 0–14 Lebensjahren. Der Fokus liegt auf einer deskriptiven Darstellung der Entwicklung. Für weiterführende Analysen, etwa bezüglich der Unfallursachen oder der Wirksamkeit von getroffenen Massnahmen, ist der vorhandene Datenbestand viel zu dünn. Ab 1947 liegen erste Statistiken vor, welche die Vorkommnisse nach Alter und benutztem Fahrzeug sowie ab 1951 nach Geschlecht aufschlüsselten. Die beteiligten Personen werden dabei bis heute in die drei Kategorien Lenkende, Mitfahrende und Fussgänger eingeordnet, die Unfallfolgen in (schwer) Verletzte und Getötete, welche als Summe den Verunfallten entsprechen. Die Datenbasis bilden die Bände «Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz» des Eidgenössischen Statistischen Amtes respektive des Bundesamts für Statistik (BFS). Substrate davon sind bis 1986 ebenfalls in den Statistischen Jahrbüchern enthalten. Alle in diesem Dossier präsentierten Daten beziehen sich auf die Schweiz. Unfallzahlen zu den Kantonen oder Städten liegen generell nur auf hoch aggregiertem Niveau vor, speziell zu den Kindern existieren gar keine (publizierten) Daten. Weitere Informationen zu einzelnen Variablen oder allgemein zu den Unfällen im Strassenverkehr finden sich in den Kommentaren der Datenbank zum Thema «Unfälle».

Ein Überblick

Die Tabelle 1 vermittelt als Einstieg einen rudimentären Gesamtüberblick. Die Bevölkerungszahlen stammen aus den Volkszählungen, die seit 1950 alle zehn Jahre stattfanden.

Tab. 1: Verunfallte Kinder und Anteil der Kinder an der Gesamtbevölkerung (n/in 1000)

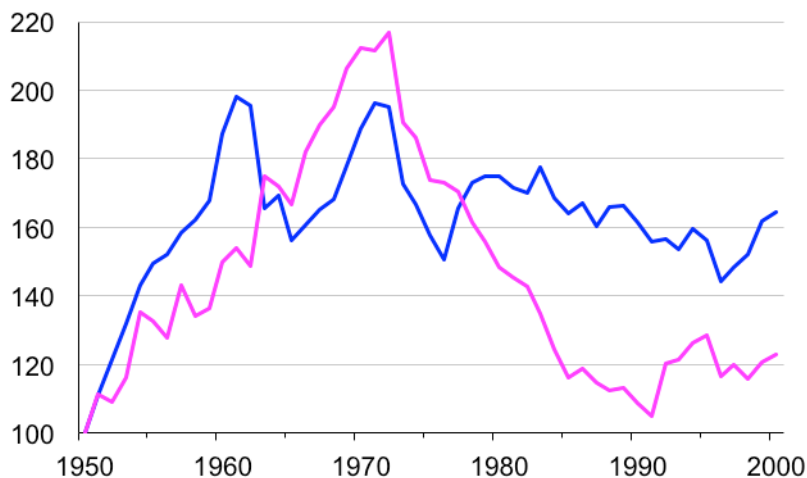
Jahr	Verunfallte (n)	Davon Kinder	Kinder (%)	Bevölkerung	Kinder (%)
1950	19598	2168	11.1	4712	23.6
1960	35701	3249	9.1	5424	23.5
1970	37675	4624	12.3	6261	23.4
1980	33573	3176	9.5	6351	19.2
1990	30197	2317	7.7	6874	16.8
2000	30650	2591	8.5	7204	17.3

Als «verunfallt» gelten Personen, die im Strassenverkehr entweder verletzt oder getötet wurden. Die Tabelle 1 zeigt sowohl bei allen Verunfallten wie bei den Kindern den rasanten Anstieg der Opferzahlen bis in die 1970er-Jahre, dies bei einem gleichzeitig massiv zunehmenden Fahrzeugbestand insbesondere von Personenwagen. Letzteres hielt auch nach 1970 ungebrochen an, während sich die Opferzahlen leicht rückläufig stabilisierten, was ebenfalls bei den Kindern zu beobachten ist. Anders ausgedrückt: Der Strassenverkehr wurde angesichts seines Wachstums erheblich sicherer. So zählte man 1970 beispielsweise knapp 1.4 Millionen Personenwagen in der Schweiz, die insgesamt 23.4 Millionen Personenkilometer zurücklegten. Im Jahr 2000 waren es jedoch über 3.5 Millionen Personenwagen mit einer Fahrleistung von 48.1 Millionen Personenkilometern.

Vergleicht man die Zahl der verunfallten Kinder mit ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung, könnte vielleicht der Eindruck entstehen, dass deren Quote relativ tief lag. Dies ist ein Trugschluss. Die mit Abstand meisten verunglückten Personen entfallen auf Transportmittel, welche Kinder gar nicht aktiv nutzen können. 1970 waren von den 37'675 Verunfallten 18'124 mit Personenwagen und 8659 mit Motorrädern unterwegs. Bei diesen Fahrzeugarten wurden Kinder allenfalls passiv als Mitfahrende in Mitleidenschaft gezogen. Um das Gefahrenpotenzial des Verkehrs richtig einschätzen zu können, muss man es unter anderem auf diejenigen Aktivitäten beziehen, die für Kinder relevant sind. Dies geschieht in den folgenden Abschnitten.

Die Grafik 1 visualisiert indexiert (1950 = 100) die Zahl der im Strassenverkehr verletzten Kinder und Erwachsenen 1950–2000. Unter «Erwachsenen» verstehen wir hier alle Personen, die mehr als 14 Jahre zählten. Dabei ist zu beachten, dass die Unfallrisiken bei Jugendlichen (15–19 Jahre) und jungen Erwachsenen (20–24 Jahre) am ausgeprägtesten waren. Diese Zahlen sind in der Datenbank einsehbar, in diesem Dossier aber nicht das Thema. Die Indexierung erlaubt einen direkten Vergleich der jeweiligen Entwicklungen, zumal die Grafik mit absoluten Zahlen aufgrund der numerischen Grössenunterschiede keine Aussagekraft hätte.

Grafik 1: Verletzte Kinder und Erwachsene 1950–2000 (indexiert 1950 = 100)



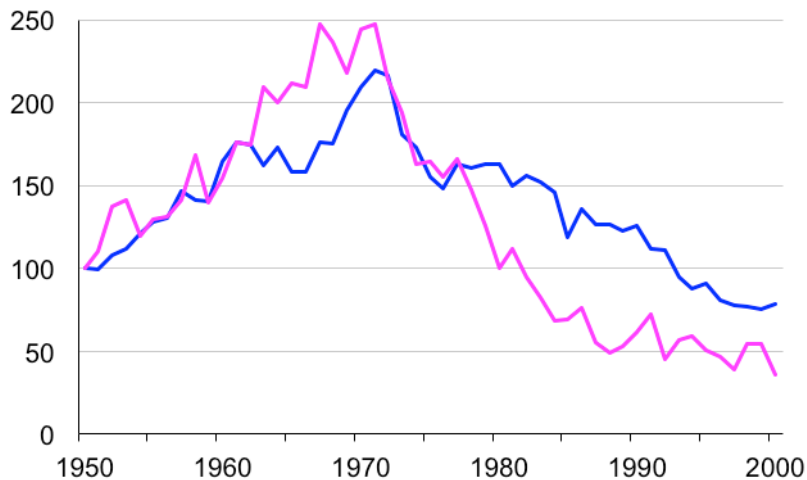
Lila: Kinder (0–14 Jahre); blau: Erwachsene (über 14 Jahre).

Generell muss vorausgeschickt werden, dass die Unfall- oder Opferzahlen von mannigfachen Faktoren abhängen können. Es macht daher wenig Sinn, einzelne Schwankungen im Kurvenverlauf erklären zu wollen, etwa die markante Abnahme der Verletzten bei den Erwachsenen nach 1960. Man könnte dies mit der Einführung der ersten Tempolimiten 1959 (60 km/h innerorts) in Verbindung bringen, wobei sich der Effekt wegen des anhaltend starken Wachstums des Fahrzeugbestands wieder nivellierte. Solche Schlüsse bleiben jedoch letztlich nicht belegbare Spekulationen.

Wesentlicher sind die Trends, die sich klar abbilden, nämlich ein immenser Anstieg der Zahl der Verletzten bis Anfang der 1970er-Jahre, wobei diese Entwicklung bei den Kindern ungebrochener und prägnanter ausfiel als bei den Erwachsenen. Nach der unrühmlichen Spitze 1972, als man 32'600 verletzte Erwachsene und 4500 ebensolche Kinder registrierte, nahmen die Opferzahlen bei Letzteren rapide und bis 1991 kontinuierlich ab. Bei den Erwachsenen ist dieser Trend deutlich abgeschwächt und mit Brüchen ebenfalls erkennbar. Der Wiederanstieg der verletzten Kinder ab 1992 hatte nicht zuletzt methodische Ursachen. Unter anderem wurden die Erhebungsblätter revidiert und die Verletzungsgrade neu definiert, was sich offenbar bei Kinderunfällen stärker niederschlug als bei Erwachsenen. Allerdings müssen die Auswirkungen in ihren

Grössenordnungen gesehen werden. 1991 registrierte man bei den 0- bis 14-Jährigen 2189 Verletzte, 1992 waren es 2505, bei den Erwachsenen hingegen 26'051 respektive 26'178 Personen. Die Grafik 2 zeigt zum Abschluss des Überblicks die Zahl der im Strassenverkehr getöteten Kinder und Erwachsenen. Die Methodik der Darstellung ist gleich wie bei den Verletzten respektive bei der Grafik 1 und wird nicht mehr erläutert.

Grafik 2: Getötete Kinder und Erwachsene 1950–2000 (indexiert 1950 = 100)



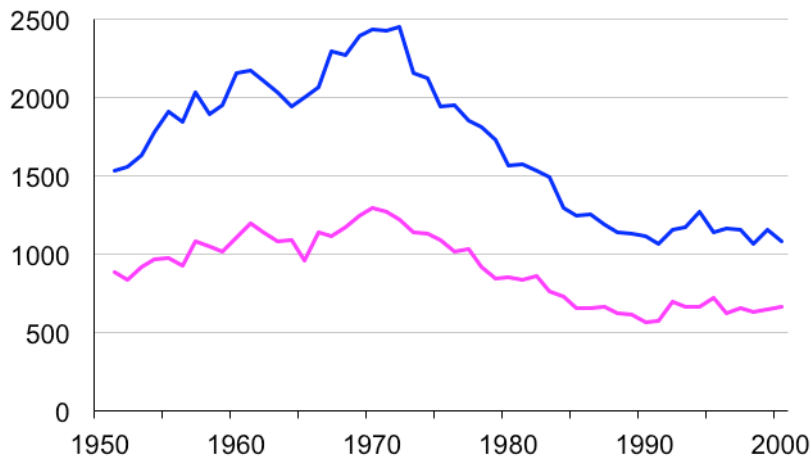
Lila: getötete Kinder (0–14 Jahre); blau: getötete Erwachsene (über 14 Jahre).

Die Kurvenverläufe bei den Verletzten (Grafik 1) und den Getöteten sind sich trendmässig sehr ähnlich. Am meisten Menschen fanden 1971 auf Schweizer Strassen den Tod, nämlich 1773 Personen, davon 193 Kinder. Wie bei den Verletzten war der Anstieg bei den getöteten Kindern nach 1950 kräftiger als bei den Erwachsenen, dafür ab 1972 auch die Abnahme. Hier gelang es bereits ab Anfang der 1980er-Jahre, die Opferzahlen deutlich und nachhaltig unter das Niveau von 1950 zu drücken, während dieser Prozess bei den Erwachsenen langsamer und abgeschwächt stattfand.

Verunfallte Kinder nach Geschlecht

Dass Männer in gewissen Lebensbereichen tendenziell eine höhere Risikobereitschaft aufweisen als Frauen, ist hinlänglich bekannt und gerade bei den Strassenverkehrsunfällen, namentlich bei den Gruppen der 15- bis 19-Jährigen und 20- bis 24-Jährigen, statistisch einwandfrei belegt. Wie verhielt es sich nun aber bei den Kindern? Aufschluss darüber gibt die Grafik 3, welche die Anzahl der verunfallten, also der verletzten oder getöteten Kinder nach Geschlecht aufzeigt. Berücksichtigt wurden dabei nur die verunfallten Lenkenden und Fussgänger, nicht aber die Mitfahrenden. Letztere nehmen nicht aktiv am Verkehrsgeschehen teil, weshalb daraus keine Informationen über das (Risiko-)Verhalten abgeleitet werden können. Im Gegenteil würde der Einbezug der verunfallten Mitfahrenden die Ergebnisse verzerren, da solche Vorkommnisse keine geschlechterspezifische Konnotation aufweisen, sondern diesbezüglich rein zufällig sind.

Grafik 3: Verunfallte Knaben und Mädchen 1950–2000 (n)



Lenkende und Fussgänger; blau: Knaben (0–14 Jahre); lila: Mädchen (0–14 Jahre).

Im Prinzip entspricht die Grafik 3 den Erwartungen, selbst wenn es überraschen mag, dass das Resultat so klar ausfällt. Knaben sind im Mittel rund doppelt so oft von Unfällen betroffen wie Mädchen. Erstaunlich ist ferner, dass die beiden Kurven über weite Strecken eine hohe Synchronität aufweisen. Dies allerdings mit einer entscheidenden Einschränkung, denn trendmässig näherten sich die Kurven ab den 1970er-Jahren einander an. Das geschlechterspezifische Gefahrenpotenzial bei Kindern nivellierte sich folglich, obwohl die Unterschiede auch in den 1990er-Jahren noch markant waren.

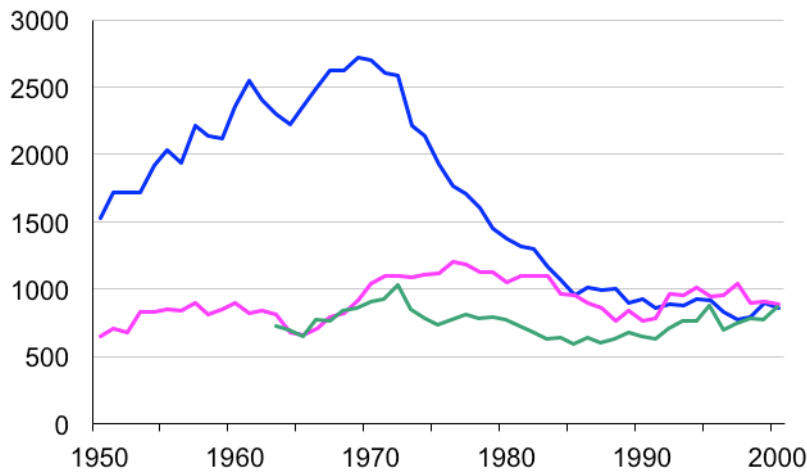
Die Statistik unterteilte die verunfallten Kinder in drei Altersgruppen (siehe unten): 0- bis 4-Jährige, 5- bis 9-Jährige und 10- bis 14-Jährige. Während man bei 14-Jährigen davon ausgehen darf, dass bestimmte gesellschaftliche Geschlechterrollen, wie etwa eine erhöhte männliche Risikobereitschaft, bereits zum Tragen kommen, kann man annehmen, dass dies bei der Gruppe der 0- bis 4-Jährigen noch kaum oder weniger der Fall war. Demnach müssten sich hier die Opferzahlen nach Geschlecht eher die Waage halten. Diese Vermutung ist zwar nicht falsch, aber dennoch zu relativieren. Aus methodischen Gründen müssen wir uns auf den Zeitraum 1951–1986 beschränken, doch in diesen Jahren lag das Verhältnis zwischen allen verunfallten Mädchen und Knaben bei 1 zu 1.9, bei der Gruppe der 0- bis 4-Jährigen bei 1 zu 1.6. Über die Ursachen, warum selbst bei Kleinkindern, die als aktive Verkehrsteilnehmer fast ausschliesslich zu Fuss¹ verunfallten, so klare Geschlechterdifferenzen auftreten, kann man nur mutmassen. Es gibt zwar umfangreiche Statistiken zu den Unfallursachen, diese wurden aber nie nach Geschlecht und Alter differenziert.

Verunfallte Kinder nach ihrer Funktion

Was die Unfallstatistik bis heute nüchtern als «Funktion» bezeichnet, meint nichts anderes als die individualisierte Art der Teilnahme am Verkehr. Diese wird seit 1963 in drei Kategorien eingeteilt, die als Summe alle Verkehrsteilnehmer mit einschliessen: Lenkende von Fahrzeugen, Mitfahrende in oder auf Fahrzeugen sowie Fussgänger. Jede verunfallte respektive verletzte oder getötete Person gehört jeweils nur einer dieser drei Kategorien an. Mehrfachzählungen sind ausgeschlossen. Die Grafik 4 zeigt die verunfallten Kinder nach ihrer Funktion 1950–2000, wobei die betroffenen Mitfahrenden erst ab 1963 ausgewiesen wurden.

¹ Unfälle mit Rollschuhen, Trottinetts, Seifenkisten usw. gelten in der Statistik als Fussgängerunfälle.

Grafik 4: Verunfallte Kinder nach ihrer Funktion 1950–2000 (n)



Blau: Fussgänger; lila: Lenkende; grün: Mitfahrende.

Die Grafik 4 verdeutlicht vor allem eines: Fussgänger im Kindesalter lebten bis in die 1980er-Jahre gefährlich. Die Abnahme der Unfallopfer bei Kindern war hauptsächlich auf Verbesserungen der Sicherheit des Fussverkehrs zurückzuführen. Bei den Lenkenden, was primär Fahrradfahrende betraf, war die Zahl der Verunfallten über den gesamten Zeitraum betrachtet eher leicht ansteigend, bei den Mitfahrenden annähernd stabil. Ab den 1990er-Jahren liegen alle drei Kurven nahe beieinander, im Jahr 2000 sind sie numerisch fast identisch. Betrachtet man das Unfallgeschehen nach Geschlecht, wobei wir uns da auf den Zeitraum 1951–1986 beschränken müssen, dann lag das Verhältnis zwischen Mädchen und Knaben bei den verunfallten Fussgängern bei 1 zu 1.6, bei den Fahrrädern hingegen bei 1 zu 3. Es verunglückten somit gesamthaft drei Mal mehr Knaben als Mädchen mit Zweirädern. Bemerkenswert ist schliesslich, dass bei den Mädchen in den 1990er-Jahren die Kategorie «Mitfahrende» zur führenden Unfallquelle aufstieg. Die grösste Gefahr lauerte folglich nicht mehr bei der aktiven Verkehrsteilnahme als Lenkerin oder Fussgängerin, sondern im Umstand, in oder auf einem Fahrzeug mitgefahren zu sein.

Über den längeren Zeithorizont betrachtet, waren Kinder in erster Linie als Fussgänger und ferner als Fahrradfahrer bedroht. Die Tabelle 2 zeigt dazu einige Kennzahlen, wobei wir aus methodischen Gründen nur die Jahre 1950–1984 berücksichtigen.

Tab. 2: Verunfallte Total und Kinder mit Fahrrad/als Fussgänger 1950–1984

Jahre	Fahrrad total	Davon Kinder	Kinder (%)	Zu Fuss total	Davon Kinder	Kinder (%)
1950/59	6403	743	11.6	5218	1896	36.3
1960/69	3686	689	18.7	6512	2468	37.9
1970/74	2279	860	37.7	6338	2371	37.4
1975/79	2385	944	39.6	4797	1684	35.1
1980/84	2604	857	32.9	4074	1236	30.3

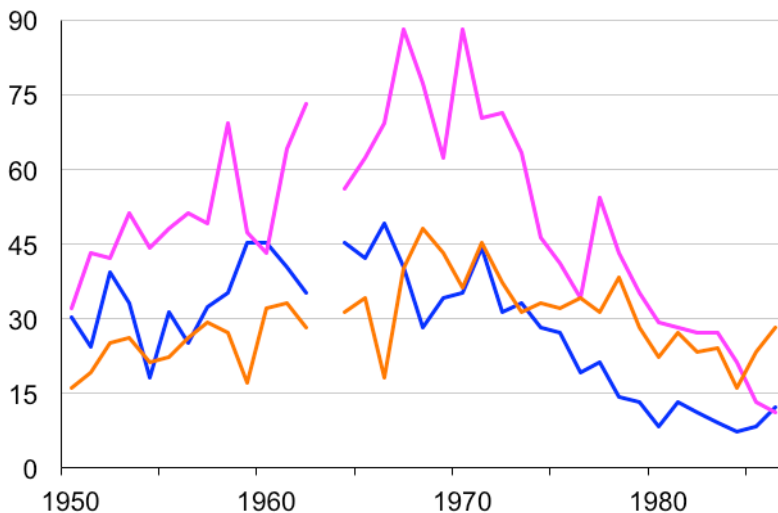
Zehn- bzw. Fünfjahresmittel.

Blickt man auf die Tabelle 1 zurück, welche den Anteil der verunglückten Kinder am Gesamttotal der Unfallopfer abbildete, präsentiert sich nun ein ganz anderes Bild. Bei den Fahrrädern ab den 1970er-Jahren und bei den Fussgängern durchwegs waren die Kinder massiv überproportional betroffen. Hinsichtlich der Fahrräder ist allerdings zu bedenken, dass dieses Transportmittel bei Erwachsenen mit der Motorisierung viel an Bedeutung einbüsste. Die prozentuale Zunahme der Kinderunfälle hatte somit ebenfalls statistische Gründe, was aber – auch mit Blick auf die absoluten Zahlen – nichts am (überproportionalen) Gefahrenpotenzial änderte. Bei den Fussgängern liesse sich die Tabelle bis 2000 fortsetzen. Die entsprechenden Zahlen sind in der Datenbank enthalten. Demnach lag der Anteil der Kinder an den verunfallten Fussgängern im Zehnjahresmittel 1990–1999 noch immer bei 29 Prozent.

Getötete Kinder nach Altersgruppen

1950–2000 liessen auf Schweizer Strassen 5070 Kinder ihr Leben, dies hauptsächlich als aktive Verkehrsteilnehmer (Lenkende und Fussgänger), in deutlich vermindertem Mass als passive Mitfahrende. Letztere lassen wir im Folgenden ausser Acht, weil solche Vorkommnisse – wie bei den Unfällen nach Geschlecht – rein zufällig sind und keine spezifischen Informationen über das Gefährdungspotenzial nach Altersgruppen liefern. Die Grafik 5 visualisiert die Zahl der getöteten Kinder als aktive Verkehrsteilnehmer nach drei Altersgruppen: 0- bis 4-Jährige, 5- bis 9-Jährige und 10- bis 14-Jährige. Die Daten stammen aus den Statistischen Jahrbüchern und liegen in dieser Form nur für den Zeitraum 1951–1986 vor. Die Angaben für das Jahr 1963 fehlen.

Grafik 5: Getötete Kinder (Lenkende, Fussgänger) nach Altersgruppen 1951–1986 (n)



Fussgänger und Lenkende; blau 0–4 Jahre; lila 5–9 Jahre; orange 10–14 Jahre.

Wegen den verhältnismässig kleinen Zahlen sind hier die jährlichen Schwankungen weit ausgeprägter als bei den Verletzten und entziehen sich einer sinnvollen Interpretation. Mit Blick auf die Trends zeigt sich bei allen Altersgruppen ein Anstieg der Opfer bis zirka 1970, danach vor allem bei den 5- bis 9-Jährigen und den 0- bis 4-Jährigen eine markante Abnahme. Die weitaus meisten Toten waren bei der Gruppe der 5- bis 9-Jährigen zu beklagen, über den ganzen Beobachtungszeitraum nämlich insgesamt 1771 Personen. Ein direkter Zusammenhang lässt sich aus den Daten zwar nicht herstellen, aber in diesem Alter beginnen die Einschulungen, womit die Kinder auf ihren Schulwegen vermehrt zu aktiven Verkehrsteilnehmern werden. Bei den 10- bis

14-Jährigen zählte man 1951–1986 im Ganzen 1043 und bei den Kleinkindern 1003 Getötete. Die Tabelle 3 schlüsselt die Betroffenen ergänzend nach ihrer Funktion auf, genauer nach Fussgängern und Fahrradfahrern. Andere Fortbewegungsmittel spielten bei den Altersgruppen der Kinder nur eine marginale Rolle. Opfer, die mit «Kinderfahrzeugen» wie Dreirädern, Seifenkisten, Rollschuhen usw. tödlich verunglückten, ordnete die Statistik den Fussgängern zu. Um wahllos ein Beispiel zu erwähnen, gab es 1965 immerhin 122 Unfälle mit Kinderfahrzeugen, wobei 114 Personen verletzt und sieben getötet wurden.

Tab. 3: Bei Unfällen getötete Kinder nach Alter und Fortbewegungsart 1951–1986 (n/in %)

Alter	Tote total	Zu Fuss	Zu Fuss %	Fahrrad	Fahrrad %	Anderes	Anderes %
0–4	1003	989	98.6	0	0	14	1.4
5–9	1771	1579	89.2	158	8.9	34	1.9
10–14	1043	310	29.7	613	58.8	120	11.5

Fussgänger und Lenkende.

Während von den tödlich verunfallten Kindern bis neun Jahre 93 Prozent als Fussgänger betroffen waren, waren es bei den 10- bis 14-Jährigen nur noch 30 Prozent. Im Gegenzug wurde jedoch bei dieser Gruppe das Fahrrad zum klar grössten Todesrisiko im Verkehr, insbesondere für Knaben. In der Kategorie «Anderes» spielten bei den 10- bis 14-Jährigen ferner bereits motorisierte Fahrzeuge wie Mofas oder (verbotenerweise) Kleinmotorräder eine gewisse Rolle. Zu denken wäre ebenfalls an landwirtschaftliche Maschinen, doch konkrete Zahlen dazu existieren nicht.

Unfälle mit Kindern nach Objektkombinationen

Bei den weitaus meisten Unfällen sind zwei «Objekte» beteiligt, beispielsweise ein Personen- und ein Lastwagen, selten sind es drei oder mehr. Ist nur ein Objekt involviert, handelt es sich um einen Selbstunfall. Als «Objekte» gelten in der Statistik auch Fussgänger oder (bis 1991) Tiere. Ab 1929 liegen Zahlen vor, welche die Unfälle nach den beteiligten Objekten aufgliedern, wobei das Hauptaugenmerk auf zwei beteiligten Parteien lag. Kinder, die bei Kollisionen mit Dritten als Fussgänger verunfallten, wurden dabei teils separat ausgeschieden. Die Tabelle 4 zeigt die Situation exemplarisch für die Jahre 1958 und 1972, als die Unfälle mit Kindern ihren traurigen Höhepunkt erreichten.

Tab. 4: Unfallkombinationen mit zu Fuss gehenden Kindern 1958 und 1972 (n)

Kombination/Jahr	Unfälle Total		Unfälle mit Ps		Verletzte		Getötete	
	1958	1972	1958	1972	1958	1972	1958	1972
PW–Kind	1237	1991	1229	1978	1182	1920	55	69
LKW–Kind	177	192	174	191	143	163	31	28
Motos–Kind	405	172	405	171	516	205	9	2
Fahrrad–Kind	213	35	213	34	272	47	3	0

Ps = Personenschaden.

Natürlich handelt es sich um zwei Momentaufnahmen und zudem ausschliesslich um Kinder, die als Fussgänger verunglückten. Aber die Tabelle 4 dokumentiert die Gefahrenpotenziale der je-

weiligen Fahrzeugarten durchaus. Bemerkenswert ist die hohe Quote der Unfälle mit Personenschaden, die bei nahezu 100 Prozent lag. Das kann allerdings insofern wenig erstaunen, als Fussgänger im Kindesalter die schwächsten Verkehrsteilnehmer überhaupt sind. Entsprechend dramatisch fielen die Folgen aus, wenn es zu einem Unfall kam. Bei Kollisionen zweier Personenwagen lag der Anteil der Ereignisse mit Personenschaden 1958 hingegen bei lediglich 19 Prozent, 1972 bei knapp 17 Prozent. Gemessen am Fahrzeugbestand und an der Zahl der Unfälle waren die LKWs das mit Abstand bedrohlichste Transportmittel für zu Fuss gehende Kinder, insbesondere was die Todesfälle anbelangt. 18 Prozent der Unfälle mit LKWs endeten 1958 für die Kinder tödlich, während es bei den Personenwagen (PWs) «nur» 4.5 Prozent waren. 1972 sah die Bilanz bei den LKWs etwas besser aus, an der Grundaussage ändert dies indes nichts.

Bei den Zweirädern reduzierte sich das Gefahrenpotenzial nach 1958 erheblich und einigermaßen kontinuierlich, zumindest was Unfälle mit Kindern anbelangte. Namentlich bei den Fahrrädern ist diesbezüglich jedoch bei der Interpretation gebührende Vorsicht angebracht, denn man darf vermuten, dass längst nicht jedes Vorkommnis polizeilich gemeldet und somit in der Statistik ausgewiesen wurde. Die Abnahme der Unfälle lässt sich ansatzweise mit der Entwicklung des Fahrzeugbestands erklären. Die Zahl der Fahrräder sank 1958–1972 von 1.8 Millionen auf 1.3 Millionen, diejenige der schweren Motorräder und Roller von 160'000 auf 52'000. Im Gegenzug verzehnfachte sich zwar der Bestand an Mofas, doch diese (theoretisch) auf 30 km/h plombierten Maschinen bargen für Fussgänger bedeutend geringere Risiken als schwere Motorräder. Sodann fällt bei den Zweirädern auf, dass die Zahl der Verunfallten klar höher lag als diejenige der Unfälle. Dies deutet darauf hin, dass bei etlichen Ereignissen auch Lenkende – vermutlich meist durch Sturz – zu Schaden kamen. Lenkende von Personenwagen und LKWs hingegen wurden bei Unfällen mit Fussgängern selten in Mitleidenschaft gezogen.

Wer ist schuld?

Die Frage nach den Unfallursachen ist (indirekt) immer auch eine Frage nach der Unfallschuld. Detaillierte statistische Angaben zu den Unfallursachen gibt es zwar seit 1933 (siehe Datenbank), diese wurden jedoch sehr selektiv nach Altersgruppen und Unfallkombinationen aufgliedert. Eine Ausnahme bildet die bereits oben zitierte Quelle, in welcher zumindest die Rubrik «Fussgänger Kinder» enthalten ist. Die Tabelle 5 zeigt die Zahl der Unfälle nach Kombinationen und Verursachern 1958.

Tab. 5: Unfallkombinationen mit Kindern als Fussgängern nach Verursachern 1958 (n)

Kombination	Unfälle total	Lenkende	Kind	Kind (%)	Beide	Andere
PW–Kind	1237	90	881	71.2	265	1
LKW–Kind	177	22	124	70.1	30	1
Motos–Kind	405	42	262	64.7	99	2
Fahrrad–Kind	213	50	136	63.9	26	1

Die Zahlen erstaunen. Bei 71 Prozent der Unfälle zwischen Personenwagen und zu Fuss gehenden Kindern lag die Ursache des Ereignisses gemäss der Statistik allein bei Letzteren. Bei weiteren 21 Prozent trugen die Kinder zumindest eine Mitschuld. Bei den anderen Kombinationen sah der Sachverhalt nicht wesentlich anders aus. Relevant waren bei zu Fuss gehenden Kindern 1958 die Ursachen «Springen [Rennen; d. V.] über die Fahrbahn» (971 verunfallte Kinder), «Springen in Fahrzeug» (467), «Vorschriftswidriges Verhalten auf der Fahrbahn» (199) und

«Spielen auf der Fahrbahn» (177).² Umkehrschlüsse drängen sich aus heutiger Warte geradezu auf: Ist da nun ein Kind in ein Fahrzeug gerannt oder nicht vielmehr ein Fahrzeug in ein Kind gerast?

Die obigen Angaben respektive Sichtweisen sind ein Zeugnis des automobilen Zeitgeistes im Zug der Massenmotorisierung. Die Kernaussage lautete simpel: Kinder haben auf der Strasse nichts zu suchen. 1958 gab es praktisch in der ganzen Schweiz noch keinerlei Tempolimiten, weder inner- noch ausserorts. Theoretisch konnte man also mit 100 oder mehr km/h bei Tag oder Nacht durch ein Dorf brettern. Wer als Fussgänger im Kindesalter im Weg stand, war (mit-) schuldig. Bei erwachsenen Fussgängern hingegen lag die Unfallursache bei Kollisionen mit Personenwagen laut der Statistik bei lediglich 36 Prozent, derweil die PW-Lenkenden 42 Prozent der Unfälle allein zu verantworten hatten.

Zieht man zum Vergleich die Statistik 1972 heran, die bei Objektkombinationen die Kinder als Fussgänger ebenfalls separat ausschied, sieht es praktisch gleich aus wie 1958. Demnach waren bei 71 Prozent der Unfälle zwischen Personenwagen und zu Fuss gehenden Kindern allein Letztere schuld, bei 19 Prozent mitschuldig. Trotzdem setzte angesichts der aus dem Ruder laufenden Strassenverkehrsunfälle in den 1970er-Jahren ein Paradigmenwechsel ein, der sich ebenfalls in der Statistik niederschlug. Als Prinzip setzte sich der Grundsatz durch, dass Lenkende ihr Fahrverhalten den (äusseren) Umständen anzupassen haben. Ab 1951 gab es als Beispiel in der Statistik die Oberkategorie «Durch Witterung bedingte Unfallursachen» mit völlig unscharf definierten Variablen wie «Starker Regen», «Schneetreiben» oder «Nebel». 1976 verschwanden mit Ausnahme von «Aquaplaning» alle witterungsbedingten Unfallursachen aus der Statistik. Wo früher das Wetter schuld war, nahm man neu die Lenkenden in die Pflicht mit Unfallursachen wie «Nichtanpassen der Geschwindigkeit». Ab 1992 sprach man in der Statistik nicht mehr von Ursachen, sondern viel vorsichtiger von «möglichen Mängeln/Einflüssen». Tabellen, welche die Verursacher von Unfällen eindeutig nach beteiligtem Objekt benennen, sucht man hier vergebens.

Fazit

Kinder, also Personen von 0–14 Jahren, sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer und sie benutzen hauptsächlich Fortbewegungsmittel mit einem hohen Gefahrenpotenzial, nämlich die eigenen Füsse und Fahrräder. Entsprechend gross und gemessen an der Gesamtbevölkerung überproportional fällt die Zahl der verletzten und getöteten Kinder aus, wenn man die genannten Fortbewegungsmittel fokussiert.

Die Zahl der Verunfallten stieg nach 1950 bis Anfang der 1970er-Jahre generell rapid an, eine Entwicklung, welche die Kinder jedoch noch prägnanter erfasste als die Erwachsenen, und zwar nicht nur bei den Verletzten, sondern auch bei den Getöteten. Am meisten gefährdet waren Knaben in der Altersgruppe der 5- bis 9-Jährigen. Bis zum Alter von neun Jahren verunglückten Kinder vor allem als Fussgänger, danach wurde das Fahrradfahren zum dominanten Risikofaktor. In die weitaus grösste Zahl der Unfälle mit Kindern waren Personenwagen verwickelt, in Relation zum Fahrzeugbestand und zu den Unfallfolgen waren jedoch LKWs klar am gefährlichsten.

Ab 1972 ging die Zahl der verunfallten Kinder markant und bis 1992 ungebrochen zurück. Die Abnahme war wie zuvor die Zunahme deutlich stärker als bei den Erwachsenen, wobei wiederum die Altersgruppe der 5- bis 9-Jährigen hervorstach. Verantwortlich für die Reduktion der Unfälle war eine massive Verbesserung der Sicherheit für zu Fuss gehende Kinder. Während die Zunahme der Unfälle einigermassen stringent mit der Massenmotorisierung, insbesondere mit Personenwagen, in Verbindung gebracht werden kann, war für den Rückgang ein ganzes Bündel von Aktivitäten verantwortlich, deren Wirksamkeit im Einzelnen nicht festzumachen ist.

² Statistisches Jahrbuch 1958, 269.

Dazu gehörten etwa bauliche (Verkehrstrennung, Signalisationen usw.), organisatorische (Verkehrserziehung usw.) und rechtliche (Tempolimiten, Gurten- und Helmtragepflicht usw.) Massnahmen. Die Befindlichkeiten jedoch, denen Kinder im längst allgegenwärtigen massenmotorisierten Strassenverkehr ausgesetzt sind, blieben die gleichen: «Die Angst geht immer mit».³

Bern 2014, Thomas Frey

Quellen und zitierte Literatur

- Eidgenössisches Statistisches Amt/BFS (Hg.): Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz, Bde. 1967ff.
- Eidgenössisches Statistisches Amt/BFS (Hg.): Statistische Jahrbücher, Bde. 1950–1987/88.
- Weber, Lilo: Die Angst geht immer mit, Kinder zeichnen sich im Strassenverkehr, in: Hochparterre, Zeitschrift für Architektur und Design, 4/1991, 50–54.

³ Weber, 1991.