

## Jugendliche und junge Erwachsene besonders unfallgefährdet: die Entwicklung des Unfallrisikos im Straßenverkehr bei verschiedenen Altersgruppen

Wiegand, Erich

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

GESIS - Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Wiegand, E. (1989). Jugendliche und junge Erwachsene besonders unfallgefährdet: die Entwicklung des Unfallrisikos im Straßenverkehr bei verschiedenen Altersgruppen. *Informationsdienst Soziale Indikatoren*, 1, 7-10. <https://doi.org/10.15464/isi.1.1989.7-10>

### Nutzungsbedingungen:

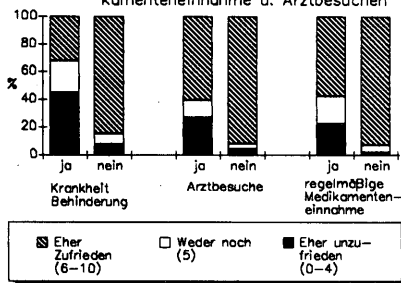
Dieser Text wird unter einer CC BY Lizenz (Namensnennung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>

### Terms of use:

This document is made available under a CC BY Licence (Attribution). For more information see: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

Bei den Befragten, die nicht regelmäßig Medikamente nehmen, sind dagegen über 90 Prozent eher zufrieden und nur 4 Prozent eher unzufrieden mit ihrer Gesundheit. Bei Befragten, die in den letzten sechs Monaten ihren eigenen Angaben zufolge keinen Arzt aufgesucht hatten (40 Prozent der Befragten), ist auch eine hohe Gesundheitszufriedenheit zu verzeichnen: Lediglich 2 Prozent sind unzufrieden. Befragte, die in diesem Zeitraum nur einmal einen Arzt aufgesucht haben, zeigen sich in der Regel auch zufrieden mit ihrer Gesundheit, während Personen, die mehrmals einen Arzt aufsuchen, sich deutlich unzufriedener zeigen. In unserer Gesellschaft, in der fast die gesamte Bevölkerung in das System der Gesundheitssicherung integriert ist, suchen offenbar Personen, die sich gesundheitlich beeinträchtigt fühlen, in der Regel auch einen Arzt auf.

Graphik 3: Gesundheitszufriedenheit nach Krankheit o. Behinderung, regelm. Medikamenteneinnahme u. Arztbesuchen



Datenbasis: Wohlfahrtsurvey 1988

Insgesamt lassen die Daten aus den Wohlfahrtsurveys über den Zeitraum von 10 Jahren keinen Trend der Gesundheitszufriedenheit erkennen. Gesundheit hat in der gesamten Bevölkerung einen hohen Stellenwert und unterliegt keinem Einstellungswandel. Eine niedrige Gesundheitszufriedenheit geht mit höherem Alter, geringer Schulbildung, Nichterwerbstätigkeit und geschieden oder verwitwet sein — besonders aber Erwerbs- oder Berufsunfähigkeit, dauerhafter Krankheit oder Behinderung, regelmäßiger Medikamenteneinnahme und mehreren Arztbesuchen im letzten halben Jahr einher.

S. Weick  
(Tel. 0621/18004-13)

## Jugendliche und junge Erwachsene besonders unfallgefährdet

### Die Entwicklung des Unfallrisikos im Straßenverkehr bei verschiedenen Altersgruppen

Im Jahr 1986 wurden in der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Westberlin 443217 Personen bei Straßenverkehrsunfällen verletzt und 8948 getötet. Die Teilnahme am Personenverkehr ist nicht nur eine Voraussetzung für die umfassende Teilnahme am öffentlichen Leben, sie enthält gleichzeitig ein nicht unerhebliches Risiko zu verunglücken. Generelle Tempolimits in Wohngebieten und auf Autobahnen, Führerschein auf Probe, Helmpflicht auch für Radfahrer, regelmäßige Kontrollen der Fahrtauglichkeit alter Menschen und besondere Rücksichtnahme auf Schulanfänger sind beispielsweise politische Maßnahmen, Vorschläge oder Appelle, die zur Minderung des Verkehrsriskos beitragen sollen. Die zum Teil kontroverse Diskussion in der Öffentlichkeit zeigt, daß ihre spezifischen Beiträge zur Verbesserung der Sicherheit des Personenverkehrs unterschiedlich bewertet werden.

Die Möglichkeiten einer umfassenden Teilnahme am privaten Personenverkehr sind für weite Bevölkerungskreise seit Gründung der Bundesrepublik erheblich gestiegen. Die größere räumliche Mobilität hat auch die individuellen Lebenschancen und die Lebensqualität von Personen verbessert. Eine Kehrseite dieser Entwicklung ist das nicht unbeträchtliche Unfallrisiko, dessen Reduzierung zu den allgemein akzeptierten Zielen der Verkehrspolitik gehört. Im folgenden soll zunächst dargestellt werden, wie sich das Unfallrisiko der Gesamtbevölkerung langfristig entwickelt hat. Anschließend wird den Fragen nachgegangen, inwieweit die verschiedenen Altersgruppen und die verschiedenen Arten der Verkehrsteilnahme ein von der generellen Entwicklung abweichendes sowie ein im Vergleich zum Durchschnitt höheres oder niedrigeres Risiko aufweisen. Im nächsten Schritt werden dann beide Fragen miteinander kombiniert. Auf diese Weise lassen sich typische Risikogruppen und Risikoarten der Verkehrsteilnahme identifizieren. Risikomindernde verkehrspolitische Maßnahmen können allein aus diesen Ergebnissen noch nicht abgeleitet werden. Sie tragen aber dazu bei, die Unfallursachenforschung auf die dringendsten Problemfelder zu lenken und damit effizienter zu machen.

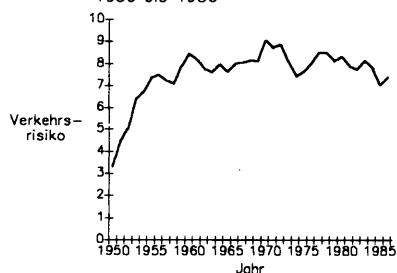
Das Unfallrisiko wird gemessen als Anzahl der Verunglückten, d.h. der Verletzten und Getöteten pro 1000 Personen einer bestimmten Altersgruppe bzw. der Gesamtbevölkerung. Es bezieht sich im vorliegenden Beitrag nur auf die Teilnahme am Straßenverkehr und läßt damit den Personenverkehr auf der Schiene, dem Wasser und in der Luft unberück-

sichtigt. Diese Vorgehensweise ist methodisch bedingt aber insofern unproblematisch, als Eisenbahnverkehr, Binnenschifffahrt und Luftverkehr im Vergleich zum Straßenverkehr ein quantitativ unbedeutendes Risiko aufweisen. Das Unfallrisiko insgesamt liegt deshalb nur geringfügig über dem Straßenverkehrsrisko. Im Jahr 1986 betrug das Risiko der Gesamtbevölkerung, im Straßenverkehr zu verunglücken 7,40. Das Unfallrisiko insgesamt dagegen lag bei 7,44 Verunglückten pro 1000 Personen. Aufgrund einer unzureichenden Datenbasis kann das Unfallrisiko insgesamt nur weitaus weniger differenziert berechnet werden als das Straßenverkehrsrisko. In der jüngsten Zeit wurde die Zuverlässigkeit der Verkehrsunfallstatistik problematisiert. Es ist unbestreitbar, daß die amtlichen Zahlen fehlerbehaftet sind. Andererseits weisen die Angaben über die im Straßenverkehr Verletzten und Getöteten Personen nicht so große Fehlerspannen auf, daß sie als Datenbasis für die Sozialberichterstattung wertlos wären.

#### Kein einheitlicher Trend bei der langfristigen Entwicklung des Unfallrisikos

Betrachtet man die langfristige Entwicklung des Unfallrisikos der Gesamtbevölkerung, dann fällt zunächst die nahezu kontinuierliche Zunahme in den fünfziger Jahren ins Auge (vgl. Graphik 1). Im Jahr 1950 lag es bei 3,33 Verunglückten pro 1000 Personen. Dieser Wert stieg bis 1960 auf 8,47. Das entspricht einer Steigerung auf das ungefähr Zweieinhalbfache. In den sechziger Jahren dagegen kann allenfalls ein leicht steigender Trend des Unfallrisikos festgestellt wer-

Graphik 1: Verkehrsrisiko der Bevölkerung 1950 bis 1986

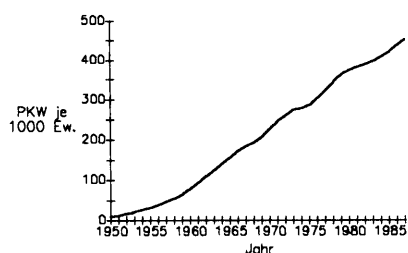


Datenbasis: Statistisches Bundesamt

den. Der bislang höchste Wert wurde im Jahr 1970 mit 9,08 Verunglückten pro 1000 Personen erreicht. In den siebziger und vor allem den achtziger Jahren weist das Unfallrisiko der Gesamtbevölkerung eine leicht fallende Tendenz auf. Sucht man nach außergewöhnlichen Ausschlägen in der Zeitreihe, dann sind neben den bereits erwähnten Gipfeln um die Jahre 1960 und 1970 auch die beiden ausgeprägten Täler um 1958 und insbesondere um 1974 zu erwähnen.

Ein zentraler Indikator der quantitativen Entwicklung des Straßenverkehrs ist der Bestand an Personenkraftwagen je 1000 Einwohner (vgl. Graphik 2). Hier ist eine kontinuierliche Zunahme von 11 Personenkraftwagen im Jahr 1950 bis auf 456 Personenkraftwagen je 1000 Einwohner im Jahr 1987 festzustellen. Vergleicht man den fast linearen Verlauf dieses Indikators mit der Entwicklung des Unfallrisikos, so zeigen sich abgesehen von der Steigerung in den fünfziger Jahren keine Gemeinsamkeiten. Daraus kann die Schlußfolgerung gezogen werden, daß der zwischen Verkehrsaufkommen und Unfallrisiko bestehende Zusammenhang durch verkehrserzieherische, verkehrstechnische und verkehrspolitische Maßnahmen abgeschwächt oder sogar aufgehoben wird.

Graphik 2: Bestand an Personenkraftwagen 1950 bis 1987 (je 1000 Ew.)



Datenbasis: Statistisches Bundesamt

### Erhebliche Unterschiede des Unfallrisikos verschiedener Altersgruppen

Das Unfallrisiko der verschiedenen Altersgruppen weist zum Teil erhebliche Unterschiede auf (vgl. Tabelle 1). Dieser Tatbestand hat verschiedene Ursachen: Er ist sowohl auf den Grad, d.h. die Häufigkeit und den Umfang, als auch auf die Art der Teilnahme am Straßenverkehr zurückzuführen. Darüber hinaus spielen auch Faktoren wie beispielsweise Verkehrskompetenz, Risikobereitschaft und Reaktionsfähigkeit, die altersspezifisch unterschiedlich ausgeprägt sind, eine gewisse Rolle.

Tabelle 1: Unfallrisiko verschiedener Altersgruppen 1965 bis 1986

	1965	1970	1975	1980	1985	1986
unter sechs Jahre	2,69	3,40	3,52	3,45	2,95	
6 bis u. 10 Jahre		7,26	6,15	6,75	5,96	4,90
10 bis u. 15 Jahre	5,24	5,55	4,95	5,94	5,78	
15 bis u. 18 Jahre	12,29	16,00	18,55	21,24	17,72	16,73
18 bis u. 25 Jahre	18,93	25,31	20,16	21,79	17,07	18,19
25 bis u. 65 Jahre	7,46	8,69	6,61	6,64	5,60	6,05
65 und mehr Jahre	3,68	3,99	3,48	3,51	3,13	3,29
Insgesamt	7,61	9,08	7,64	8,34	7,05	7,40

Datenbasis: Statistisches Bundesamt

Im beobachteten Zeitraum von 1965 bis zur Gegenwart lag das Unfallrisiko sowohl der Kinder bis 6 Jahren als auch das der alten Menschen ab 65 Jahren jeweils um mehr als die Hälfte unter dem Unfallrisiko der Gesamtbevölkerung. In erster Linie liegt das an der relativ geringen Verkehrsteilnahme dieser beiden Altersgruppen. Erheblich höher als das Unfallrisiko der Gesamtbevölkerung ist das der 15- bis 18jährigen sowie der 18- bis 25jährigen. Im Jahr 1985 lag es für beide Altersgruppen mit 17,72 bzw. 17,07 Verunglückten pro 1000 Personen um rund das Zweieinhalbfache über dem Unfallrisiko der Gesamtbevölkerung, das in diesem Jahr den Wert 7,05 erreichte. Es ist zu vermuten, daß das hohe Unfallrisiko dieser beiden Altersgruppen nicht nur auf die Art und Häufigkeit ihrer Verkehrsteilnahme, sondern auch auf unzureichende spezifische Formen der Verkehrskompetenz sowie eine stark ausgeprägte Risikobereitschaft zurückzuführen ist.

Betrachtet man die Entwicklung des Unfallrisikos beider Altersgruppen seit 1965, dann zeigt sich eine deutliche Angleichung. In der zweiten Hälfte der

sechziger Jahre und auch noch zu Beginn der siebziger Jahre lag das Unfallrisiko der 15- bis 18jährigen jeweils nur bei rund zwei Dritteln des Risikos der 18- bis 25jährigen. Seit der Mitte der siebziger Jahre bewegt es sich nun auf annähernd gleich hohem Niveau. Dieser Tatbestand dürfte hauptsächlich auf eine in den letzten Jahren gestiegene Verkehrsteilnahme von motorisierten Jugendlichen der Altersgruppe der 15- bis 18jährigen zurückzuführen sein.

Das Gesamtrisiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, setzt sich aus den Teilrisiken für die verschiedenen Arten der Verkehrsteilnahme zusammen. Im vorlie-

genden Beitrag werden vier Arten der Verkehrsteilnahme unterschieden: als Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern, von Krafträdern, von Kraftwagen bzw. Personenkraftwagen sowie als Fußgänger. Die verschiedenen Arten der Verkehrsteilnahme tragen in ganz unterschiedlichem Ausmaß zum gesamten Unfallrisiko bei (vgl. Tabelle 2). Das ist sowohl eine Folge ihrer relativen Häufigkeit als auch ihrer spezifischen Gefährlichkeit.

Im Zeitraum von 1965 bis zur Gegenwart entfällt jeweils mehr als die Hälfte des gesamten Unfallrisikos auf die Teilnahme als Fahrer und Mitfahrer von Kraftwagen bzw. Personenkraftwagen. Die drei anderen Arten der Verkehrsteilnahme tragen dementsprechend in weitaus geringerem Umfang zum gesamten Unfallrisiko bei. Im Zeitablauf hat sich allerdings ihre relative Bedeutung verschoben. Das Unfallrisiko als Fußgänger lag im Jahr 1965 mit 1,29 Verunglückten pro 1000 Personen über dem Risiko als Fahrer und Mitfahrer von Krafträdern mit 0,95 sowie dem Risiko als Fahrradfahrer mit 0,73. Dagegen war im Jahr 1985 mit 1,14 Verunglückten pro 1000 Personen

**Tabelle 2: Unfallrisiko nach Art der Verkehrsteilnahme 1965 bis 1986**

	1965	1970	1975	1980	1985	1986
als Fahrer und Mitfahrer von						
... Fahrrädern	0,73	0,70	0,68	0,84	0,98	1,03
... Mofas, Mopeds, Motorrädern	0,95	0,80	1,17	1,60	1,31	1,14
... Personenkraftwagen*	4,59	6,17	4,73	4,65	3,77	4,22
als Fußgänger	1,29	1,38	1,04	0,97	0,74	0,76
Insgesamt	7,61	9,08	7,64	8,34	7,05	7,40

\* bis 1975 als Fahrer und Mitfahrer von Kraftwagen, ab 1980 als Fahrer und Mitfahrer von Personenkraftwagen

Datenbasis: Statistisches Bundesamt

das Unfallrisiko als Fahrer und Mitfahrer von Krafträdern größer als das Risiko, mit dem Fahrrad zu verunglücken, und dieses wiederum übertraf das Risiko als Fußgänger.

Das Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall getötet zu werden, ist im Vergleich zum entsprechenden Verletzungsrisiko sehr gering (vgl. Tabelle 3). Im Jahr 1970 betrug die Relation zwischen Verkehrstoten und Verletzten 3,61, und im Jahr 1985 sogar nur 2,99 Getötete pro 100 Verletzte. Wie das Unfallrisiko weist

**Tabelle 3: Relation zwischen Verkehrstoten und Verletzten bei verschiedenen Altersgruppen und Arten der Verkehrsteilnahme 1970 und 1985**

	Getötete pro 100 Verletzte	
	1970	1985
unter 6 Jahre	3,90	1,45
6 bis u. 10 Jahre	2,91	1,09
10 bis u. 15 Jahre	2,64	0,84
15 bis u. 18 Jahre	2,36	1,23
18 bis u. 25 Jahre	2,59	1,81
25 bis u. 65 Jahre	3,35	1,91
65 und mehr Jahre	14,42	6,32
als Fahrer und Mitfahrer von		
... Fahrrädern	4,53	1,30
... Mofas, Mopeds, Motorrädern	3,31	1,77
... Personenkraftwagen*	2,65	1,85
als Fußgänger	7,82	4,13
Insgesamt	3,61	1,99

\* 1970 als Fahrer und Mitfahrer von Kraftwagen

Datenbasis: Statistisches Bundesamt

auch die Relation zwischen Verkehrstoten und Verletzten zum Teil erhebliche Unterschiede zwischen den verschiedenen Altersgruppen und Arten der Verkehrsteilnahme auf. Sie ist bei den Verkehrsteilnehmern ab 65 Jahren deutlich höher als bei den jüngeren Altersgruppen und liegt bei Fußgängern über den anderen Arten der Teilnahme am Straßenverkehr.

Die meisten Unfallopfer im Straßenverkehr verunglückten als Fahrer und Mitfahrer von Kraftwagen bzw. Personenkraftwagen. An diesem Ergebnis hat sich im Zeitablauf nichts Wesentliches verändert; es ist allerdings nicht für alle Altersgruppen gleichermaßen zutreffend. Aufgrund von Unterschieden in den typischen Formen der Verkehrsteilnahme weichen die Ergebnisse für Kinder und Jugendliche, aber auch für ältere Men-

schen zum Teil erheblich davon ab (vgl. Tabelle 4). Jeweils ungefähr die Hälfte der Unfallopfer unter 6 Jahren sowie der 6- bis 10jährigen verunglückten als Fußgänger. Die Altersgruppe der 10- bis 15jährigen dagegen wird am häufigsten als Fahrradfahrer Opfer eines Straßenverkehrsunfalles. Die 15- bis 18jährigen wiederum verunglücken zumeist als Fahrer und Mitfahrer von Kraftwagen. Lediglich bei den beiden Altersgruppen der 18- bis 25jährigen sowie der 25- bis 65jährigen sind jeweils deutlich mehr als die Hälfte der Unfallopfer Fahrer und Beifahrer von Kraftwagen bzw. Personenkraftwagen. Mit mehr als einem Drittel der Unfallopfer spielt diese Form zu verunglücken auch bei den älteren Menschen ab 65 Jahren eine bedeutende Rolle. Aber fast ebenso viele Unfallopfer dieser Altersgruppe verunglücken als Fußgänger.

Bedingt durch die unterschiedliche Höhe des gesamten Unfallrisikos der verschiedenen Altersgruppen lassen sich die dringenden verkehrspolitischen Problemfelder, d.h. die eigentlichen Risikogruppen mit den zugehörigen Risikohandlungen, auf der Grundlage der vorangegangenen Anteilswerte nicht in allen Fällen korrekt identifizieren. Beispielsweise liegt das Risiko der 25- bis 65jährigen, als Fahrer und Mitfahrer von Personenkraftwagen zu verunglücken, im Jahr 1985 mit 3,63 Verunglückten pro 1000 Personen noch knapp unter dem entsprechenden Risiko der Gesamtbevölkerung, obwohl mit fast 65 gegenüber 54 Prozent ein deutlich höherer Anteil der Unfallopfer Fahrer und Mitfahrer von Personenkraftwagen sind.

**Tabelle 4: Anteil der Verunglückten verschiedener Altersgruppen nach Art der Verkehrsteilnahme 1970 bis 1985**

	als Fahrer und Mitfahrer von ...						als Fußgänger					
	Fahrrädern			Mofas, Mopeds, Motorrädern			Personenkraftwagen					
	1970	1980	1985	1970	1980	1985	1970*	1980	1985	1970	1980	1985
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
unter 6 Jahre	3,5	8,7	11,9	0,3	0,4	0,3	42,0	37,8	41,3	53,8	51,6	45,2
6 bis u. 10 Jahre	18,1	28,3	32,1	0,3	0,4	0,3	20,7	21,5	22,7	60,8	48,5	43,1
10 bis u. 15 Jahre	40,1	48,9	54,8	2,4	4,9	3,5	26,7	21,9	20,1	30,5	22,3	18,9
15 bis u. 18 Jahre	10,5	8,7	14,8	41,9	64,9	61,5	39,3	21,1	18,6	8,1	4,4	4,1
18 bis u. 25 Jahre	2,1	2,9	6,7	10,0	23,8	24,1	83,5	67,5	63,7	4,3	3,3	3,4
25 bis u. 65 Jahre	5,9	7,5	12,3	6,2	7,9	9,5	78,0	70,8	64,8	9,4	8,6	8,3
65 und m. Jahre	12,5	15,9	18,9	5,1	5,3	3,9	38,3	37,4	38,4	42,7	35,8	33,0
Insgesamt	7,7	10,0	13,9	8,8	19,2	18,6	67,9	55,7	53,5	15,2	11,6	10,5

\* als Fahrer und Mitfahrer von Kraftwagen

Datenbasis: Statistisches Bundesamt

**Jugendliche Motorradfahrer und junge Autofahrer mit dem höchsten Unfallrisiko**

Wenn man das Unfallrisiko gleichzeitig nach verschiedenen Altersgruppen und Arten der Verkehrsteilnahme differenziert, dann kristallisieren sich insbesondere zwei konkrete Problemfelder heraus: die 15- bis 18jährigen als Fahrer und Mitfahrer von Kraftfahrzeugen sowie die 18- bis 25jährigen als Fahrer und Mitfahrer von Kraftwagen bzw. Personenkraftwagen (vgl. Tabelle 5). Beide Altersgruppen weisen sowohl absolut als auch relativ

sehr hohe entsprechende Verkehrsrisiken auf. Im Jahr 1985 wurden mehr als ein Prozent der 15- bis 18jährigen als Fahrer und Mitfahrer von Kraftfahrzeugen und annähernd der gleiche Prozentsatz der 18-25jährigen als Fahrer und Mitfahrer von Personenkraftwagen bei einem Verkehrsunfall verletzt oder sogar getötet. Effiziente politische Maßnahmen zur Reduktion des Unfallrisikos sollten deshalb in erhöhtem Maße auf diese Altersgruppen und diese Arten der Teilnahme am Straßenverkehr zugeschnitten sein.

E. Wiegand  
(Tel. 0621/18004-15)

- Gesundheit
- Familie
- Bildung
- Kultur
- Justiz
- Wahlen

Jedes Thema wird in der Regel von einem Überblicksbeitrag eingeleitet, der die Politik der letzten Jahre beschreibt (z.B. die Familie und/oder Hintergrundinformationen über nationale Besonderheiten (z.B. des Bildungs- oder Rechtssystems) gibt. Es folgen Textbeiträge zu ausgewählten Einzelproblemen. Die überwiegend der amtlichen Statistik entnommenen Daten werden in Form von Tabellen, Übersichten, graphischen Darstellungen und Karten zum Teil farbige aufbereitet und in den begleitenden Texten erläutert. Begriffsklärungen, Definitionen und zum Verständnis notwendige Detailinformationen sowie Literaturhinweise ergänzen die Textbeiträge.

Die »Sozialdaten« vermitteln ein aktuelles Bild Frankreichs und seiner jüngsten gesellschaftlichen Entwicklung, auch wenn die einzelnen Beiträge in Qualität und Anschaulichkeit differieren. Für die Zukunft wäre allerdings wünschenswert, den einen oder anderen Schwerpunkt zu vertiefen — wie z.B. den Bereich der politischen Beteiligung: Hier wird lediglich die Wahlbeteiligung berücksichtigt, andere, auch unkonventionelle Formen politischer Partizipation werden ausgeklammert. Auch die seit längerem ins Bewusstsein der Öffentlichkeit gerückte Umweltproblematik wird in der 1987er Ausgabe der *Données Sociales* (noch?) nicht behandelt. Hierin zeigt sich jedoch ein generelles Problem von Sozialberichterstattung, die auf jeweils schon geleistete Forschungen in den Einzeldisziplinen angewiesen ist.

Abgesehen von derartigen punktuellen Mängeln bieten die *Données Sociales* dem Leser eine Fülle von Informationen über die französische Gesellschaft und deren Wandlungstendenzen, die sachlich klar strukturiert und mit modernsten technischen Mitteln optisch ansprechend aufbereitet sind. In Kontinuität und Aktualität der Dokumentation, Vielfalt der behandelten Themen und sachlicher Differenziertheit der Darstellung und nicht zuletzt mit der gewählten Form der Präsentation setzen die *Données Sociales* auch international Maßstäbe für eine auf Dauer gestellte Sozialberichterstattung. Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (Hrsg.): *Données Sociales 1987*. Paris: Imprimerie Nationale. 625 S., 220,— FF.

A. Pfenning  
(Tel. 0621/18004-16)

**Tabelle 5: Unfallrisiko verschiedener Altersgruppen nach Art der Verkehrsteilnahme 1970 bis 1985**

	als Fahrer und Mitfahrer von ...									als Fußgänger			
	Fahrrädern			Mofas, Mopeds Motorrädern			Personen- kraftwagen			1970	1980	1985	
	1970	1980	1985	1970	1980	1985	1970*	1980	1985				
%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%		
unter 6 Jahre	0,12	0,30	0,35	0,01	0,02	0,01	1,43	1,31	1,22	1,83	1,78	1,33	
6 bis u. 10 Jahre	1,31	1,91	1,91	0,02	0,03	0,02	1,50	1,45	1,35	4,42	3,27	2,57	
10 bis u. 15 Jahre	2,23	2,91	3,17	0,13	0,29	0,20	1,48	1,30	1,16	1,70	1,33	1,09	
15 bis u. 18 Jahre	1,68	1,85	2,62	6,69	13,78	10,91	6,29	4,49	3,30	1,30	0,93	0,73	
18 bis u. 25 Jahre	0,54	0,64	1,15	2,52	5,18	4,12	21,14	14,70	10,87	1,08	0,72	0,57	
25 bis u. 65 Jahre	0,51	0,50	0,69	0,54	0,53	0,53	6,77	4,70	3,63	0,82	0,57	0,46	
65 und m. Jahre	0,50	0,56	0,59	0,20	0,19	0,12	1,53	1,31	1,20	1,70	1,26	1,03	
Insgesamt	0,70	0,84	0,98	0,80	1,60	1,31	6,17	4,65	3,77	1,38	0,97	0,74	

\* als Fahrer und Mitfahrer von Kraftwagen  
Datenbasis: Statistisches Bundesamt

## Données Sociales 1987

— Ein aktueller Sozialbericht für Frankreich —

Die Vielfalt der sozialen Wirklichkeit beschreiben — dies ist das Motto der französischen Sozialberichte »Données Sociales«, die seit 1973 in dreijähriger Folge erscheinen. Unter der Herausgeberschaft des nationalen statistischen Instituts (INSEE) tragen Spezialisten verschiedener Disziplinen — Ökonomen, Statistiker, Soziologen aus Wissenschaft und Administration — gemeinsam dazu bei, ein jeweils aktuelles Bild der französischen Gesellschaft im Zahlenspiegel zu entwerfen. Die sechste Ausgabe der »Sozialdaten« aus dem Jahr 1987 enthält auf über 600

Seiten 87 Einzelbeiträge, die 12 thematischen Schwerpunkten zugeordnet sind:

- Bevölkerung und Sozialstruktur (mit einer Prognose der Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2010),
- Arbeitsmarkt und Beschäftigung
- Ökonomische und soziale Arbeitsbedingungen
- Haushaltseinkommen und das System sozialer Sicherung
- Urbanisierung und räumliche Verteilung der Bevölkerung (einschl. Wohnungsversorgung)
- Lebens- und Konsumstile