

Statistik von Baden-Württemberg
Band 25

Die Straßenverkehrsunfälle
in Baden-Württemberg
im Jahre 1954

Mit einer Sonderuntersuchung über die Unfälle
mit der Ursache übermäßiger Geschwindigkeit

Herausgegeben vom Statistischen Landesamt
Baden-Württemberg

Nachdruck, auch im Auszug nur mit Quellenangabe gestattet

Satz und Druck: G. Braun (vorm. G. Braunsche Hofbuchdruckerei und Verlag)
G. m. b. H., Karlsruhe

Zu beziehen durch das Statistische Landesamt Baden-Württemberg
Stuttgart 1, Neckarstraße 18 B oder durch den Buchhandel

Preis DM. 6.50

Vorwort

Mit der vorliegenden Arbeit wird die für das Jahr 1953 begonnene und in Band 13 der Statistik von Baden-Württemberg erschienene ausführliche Darstellung der Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik fortgeführt. Seit damals im ganzen Bundesgebiet die zentrale Aufbereitung der gleichzeitig stark erweiterten Statistischen Meldeblätter eingeführt worden ist, haben sich neue umfassende Möglichkeiten zur Auszählung der Straßenverkehrsunfälle nach zahlreichen Merkmalen und damit der Erforschung ihrer Ursachen und ihres komplizierten Zusammenhangs mit den Verkehrsverhältnissen ergeben. Die auf diese Weise gewonnenen Möglichkeiten sind so vielfältig, daß sie sich nur in der Arbeit mehrerer Jahre voll ausschöpfen lassen.

Der neue Quellenband bringt deshalb nur für den allgemeinen Teil eine Wiederholung der Darstellung nach dem Stand von 1954. Es würde zu weit führen, die meist sehr komplizierten Auszählungen, wie sie 1953 für die Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen oder auf den einzelnen Bundesstraßen vorgenommen wurden, jedes Jahr in vollem Umfang zu wiederholen. Zur Überprüfung der Entwicklung in diesen Bereichen genügt es, wenn diese Auszählungen im Abstand mehrerer Jahre wiederholt werden. Ähnliches gilt für die Auszählung der Unfälle sowie der Getöteten und Verletzten nach den meistens sehr umfassenden sachlichen Einzelgliederungen. Die hier gegebenen Verteilungen zeigen, wie auch aus dem Vergleich der Zahlenübersichten des Tabellenteils hervorgeht, von Jahr zu Jahr kaum nennenswerte Veränderungen. Die in Anbetracht der dringenden Probleme der Verkehrssicherheit und der Unfallverhütung zu stellenden Aufgaben für die statistische Forschung liegen deshalb zunächst mehr bei der Durchführung von einmaligen Untersuchungen wichtiger Teilbereiche. Über einen solchen Teilbereich berichtet der dem Band beigefügte Beitrag über die Unfälle mit der Ursache übermäßiger Geschwindigkeit, sowie ein weiterer Beitrag über die Kraftradunfälle, der in Heft 1 des Jahrgangs 1956 der Jahrbücher für Statistik und Landeskunde von Baden-Württemberg erschienen ist.

Auf eine Wiederholung der in dem vorangegangenen Band enthaltenen ausführlichen Darstellung der Begriffe und Methoden der Straßenverkehrsunfallstatistik mußte aus Gründen der Kostenersparnis verzichtet werden. Auf die damaligen Darlegungen darf hier verwiesen werden.

Die wissenschaftliche Leitung der abgeschlossenen Arbeiten lag wieder bei Reg.-Rat Dr. Ander, der auch die Darstellungen über die Unfälle mit der Ursache übermäßiger Geschwindigkeit verfaßt hat. Der allgemeine Bericht über die Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1954 ist von Dipl.-Ing. Mach bearbeitet worden, dem auch wieder die Durchführung der Erhebung und der Aufbereitungsarbeiten oblag.

Stuttgart, August 1956

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Dr. Paul Jostock

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Die Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg im Jahre 1954	7
1. Gesamtüberblick	7
2. Die bei Straßenverkehrsunfällen getöteten und verletzten Personen	9
3. Die an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer	11
4. Die Unfallursachen	13
5. Die Straßenverkehrsunfälle nach Monaten, Wochentagen und Tagesstunden	18
6. Die Straßenverkehrsunfälle nach Straßenklassen	19
7. Die Straßenverkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen.	20
Die Unfälle mit der Ursache übermäßiger Geschwindigkeit in Baden-Württemberg 1954	23
1. Aufgabe und Methode der Untersuchung	23
2. Allgemeine Beschreibung der Geschwindigkeitsunfälle	25
3. Die Geschwindigkeitsunfälle in ihrem Zusammenhang mit weiteren Ursachen.	28
4. Abschließende Betrachtungen	36
Tabellentell.	39
Statistisches Meldeblatt eines Straßenverkehrsunfalles	63

Tabellenteil

1. Die Hauptergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik nach Kreisen	40
a) Unfälle und Unfallfolgen	40
b) Verkehrsteilnehmer und Unfallursachen	42
2. Straßenverkehrsunfälle nach Monaten und Schadensgruppen	44
3. Straßenverkehrsunfälle nach Wochentagen und Schadensgruppen	45
4. Straßenverkehrsunfälle nach Tagesstunden und Monaten	45
a) nach Ortslagen	45
b) nach Schadensgruppen	47
5. Straßenverkehrsunfälle nach der Art des Unfallvorgangs, der Schadensgruppe und der Straßenklasse	48
6. Verkehrsunfälle auf Straßenkreuzungen und in Kurven nach Art des Unfallvorgangs und Ortslagen	49
7. Straßenverkehrsunfälle nach Straßenarten und Schadensgruppen	49
8. Straßenverkehrsunfälle zwischen zwei Verkehrsteilnehmern	50
9. Die an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer	50
10. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen beim Fahrzeugführer oder beim Fahrzeug . .	51
a) bei Unfällen in geschlossener Ortslage	51
b) bei Unfällen in nicht geschlossener Ortslage	52
c) bei Unfällen in geschlossener und nicht geschlossener Ortslage zusammen	53
11. Vorläufig festgestellte, beim Fahrzeugführer liegende unmittelbare Ursachen bei Unfällen mit Ge- töteten und Verletzten sowie Unfällen mit nur Sachschaden	54
12. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen beim Fußgänger	55
13. In Straßenverhältnissen, Witterungseinflüssen und anderen Einflüssen liegende Unfallursachen (Äußere Umstände)	55
14. Bei Straßenverkehrsunfällen getötete und verletzte Personen nach Geschlecht, Beteiligung am Straßenverkehr und Lebensalter	56
15. Straßenverkehrsunfälle mit der Ursache der übermäßigen Geschwindigkeit	58
16. Getötete und Verletzte bei Unfällen mit der Ursache der übermäßigen Geschwindigkeit	58
17. Straßenverkehrsunfälle, getötete und verletzte Personen in den Gemeinden mit 5000 und mehr Einwohnern	59
18. Straßenverkehrsunfälle, Getötete, Verletzte sowie Unfalldichte in den Ländern der Bundesrepublik	60
19. Straßenverkehrsunfälle sowie die dabei getöteten und verletzten Personen in Baden-Württemberg 1950 bis 1954	60
20. Bestand an fahrberechtigten Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 1. Juli 1954 (ohne Bahn und Post)	61

Die Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg im Jahre 1954

bearbeitet von Dipl.-Ing. Norbert Mach

I. Gesamtüberblick

In Baden-Württemberg sind auf Grund der statistischen Einzelmeldungen der Polizeidienststellen im Jahre 1954

insgesamt 75944 Straßenverkehrsunfälle

gezählt worden. Damit sind im täglichen Durchschnitt berechnet 208 Unfälle vorgekommen. In einer Stunde haben sich dementsprechend nahezu 9 Verkehrsunfälle ereignet.

Unter diesen Straßenverkehrsunfällen waren 39089 Unfälle mit Personenschaden, teilweise auch verbunden mit Sachschaden, und 36855 Verkehrsunfälle, bei denen nur Sachschaden entstand. Bei den Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden sind 1827 Personen ums Leben gekommen oder nachher innerhalb von 30 Tagen an den erlittenen Verletzungen gestorben. Außerdem erforderten die Verletzungen bei 20159 Personen — hier kurz als Schwerverletzte bezeichnet — eine stationäre Behandlung. Die zunächst als verletzt gezählten aber noch innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen gestorbenen Personen sind in der Zahl der Verletzten nicht enthalten. Weitere 29369 Personen erlitten Verletzungen leichterer Art (Leichtverletzte), so daß sie sich vom Unfallort in häusliche Pflege oder aber ambulante Behandlung begeben konnten. Das bedeutet wiederum, daß der Straßenverkehr täglich im Durchschnitt fünf Todesopfer gefordert hat. Als Folge von Verkehrsunfällen mußten täglich außerdem 55 Schwerverletzte in Krankenhausbehandlung gebracht werden. Weitere 80 Personen wurden im täglichen Durchschnitt leicht verletzt. Auf 10000 Einwohner kamen danach rd. 3 Tote und 71 Verletzte, auf 1000 Unfälle 24 Tote und 652 Verletzte.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich somit die Zahl der Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg — soweit diese den Polizeidienststellen bekanntgeworden sind — um 8,6 vH erhöht. Die Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen ist demgegenüber nur geringfügig — um 0,4 vH — gestiegen. Die Zahl der schwerverletzten Personen hat um 1,9 vH, die der leichtverletzten dagegen noch um 6,2 vH zugenommen.

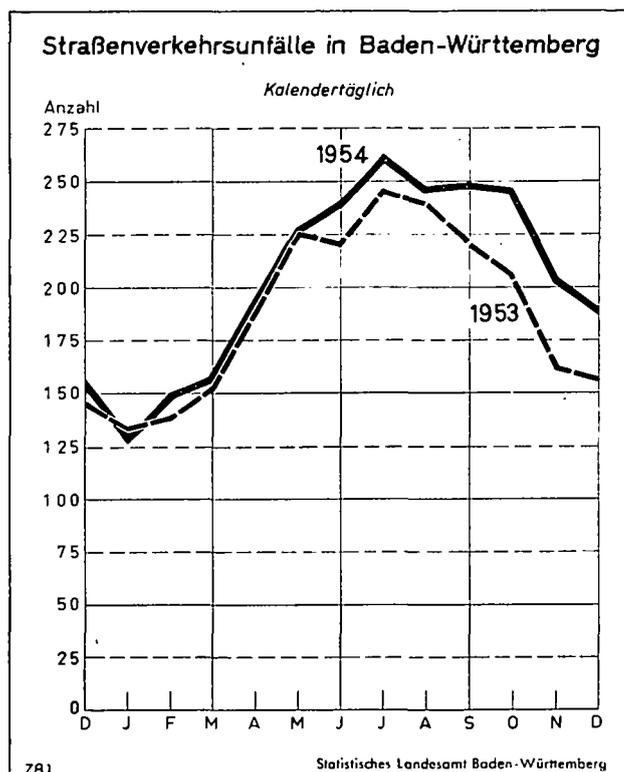
Die Zunahme der Zahl der Unfälle und der dabei verunglückten Personen erfolgte in der Hauptsache im zweiten Halbjahr, und hier auch wieder in den letzten Monaten. Bis zur Jahresmitte haben sich die Zahlen der Unfälle nur wenig über ihren im Vorjahr erreichten Stand erhöht (+ 3 vH), während sie dagegen im zweiten Halbjahr um 13 vH darüber gestiegen sind.

Von der Gesamtsumme der Unfälle sind 1745 oder 2,3 vH tödlich verlaufen. Dazu kommen noch 16701 Unfälle mit Schwerverletzten. Danach gab es etwa bei jedem vierten Straßenverkehrsunfall im Jahre 1954

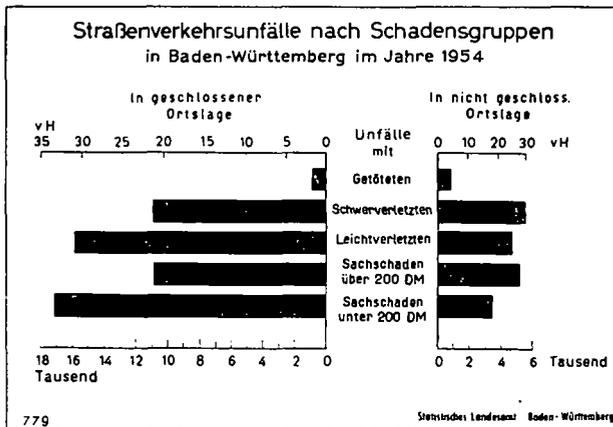
Unfallziffern 1936 bis 1954

Jahr	Unfälle		Getötete		Verletzte	
	auf 10000 Einwohner	auf 1000 Kraftfahrzeuge	auf 10000 Einwohner	auf 1000 Unfälle	auf 10000 Einwohner	auf 1000 Unfälle
1936	46	114	1,7	37	31	681
1937	43	95	1,5	34	30	701
1938	42	83	1,3	31	29	609
1950	67	132	1,8	27	43	638
1951	81	126	2,1	25	53	654
1952	88	110	2,0	23	56	635
1953	103	106	2,7 ¹⁾	26 ¹⁾	70	678
1954	109	100	2,6	24	71	652

¹⁾ Infolge Änderung des Erhebungsverfahrens mit den Jahren vor 1953 nicht mehr voll vergleichbar.



in Baden-Württemberg schwerverletzte Personen. Mehr als ein Viertel sind Unfälle mit Leichtverletzten (27,2 vH). Im ganzen ist etwa bei der Hälfte aller Straßenverkehrsunfälle (51,5 vH) Personenschaden, teilweise auch verbunden mit Sachschaden, eingetreten. Ein Vergleich mit entsprechenden Vorjahreszahlen — wie er mit der folgenden Tabelle gegeben ist — zeigt deutlich, daß die Unfälle mit schwerverletzten Personen im Jahre 1954 anteilmäßig stärker hervortreten. Straßenverkehrsunfälle mit Leichtverletzten aber auch Unfälle mit Getöteten wurden dagegen verhältnismäßig weniger oft gezählt als im Vorjahr. Die Unfälle bei denen nur Sachschaden festgestellt wurde, also solche ohne Personenschaden, machen eine Masse von 36 855 Unfällen (48,5 vH) aus. Unter ihnen überwiegen auch im Jahr 1954 wieder die Fälle, in denen der Schaden die Grenze von 200 DM nicht übersteigt (Bagatellfälle). Im Vergleich zu 1954 waren Unfälle mit einem Sachschaden von mehr als 200 DM relativ häufiger als 1953.



Etwa drei Viertel (73,6 vH) aller Straßenverkehrsunfälle — nämlich 55 858 Unfälle — wurden im Jahre 1954 innerhalb von Ortschaften gezählt. Ihnen stehen 20 086 Unfälle gegenüber, die in nicht geschlossener

Die Straßenverkehrsunfälle nach Schadensgruppen und Ortslagen

Bezeichnung	Geschlossene Ortslage		Nicht geschlossene Ortslage		Insgesamt	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
1954						
Unfälle insgesamt	55 858	100	20 086	100	75 944	100
davon Unfälle mit						
Getöteten	916	1,6	829	4,1	1 745	2,3
Schwerverletzten	10 884	19,7	5 717	28,5	16 701	22,0
Leichtverletzten	15 887	28,4	4 756	23,7	20 643	27,2
Verletzte insgesamt	26 871	48,1	10 473	52,2	37 344	49,2
nur Sachschaden						
über 200 DM	10 924	19,6	5 291	26,3	16 215	21,3
unter 200 DM	17 147	30,7	3 493	17,4	20 640	27,2
1953						
Unfälle insgesamt	51 166	100	18 774	100	69 940	100
davon Unfälle mit						
Getöteten	865	1,7	858	4,6	1 723	2,5
Schwerverletzten	8 198	16,0	4 602	24,5	12 800	18,3
Leichtverletzten	17 344	33,9	5 237	27,9	22 581	32,3
Verletzte insgesamt	25 542	49,9	9 839	52,4	35 381	50,6
nur Sachschaden						
über 200 DM	9 137	17,9	4 677	24,9	13 814	19,7
unter 200 DM	15 622	30,5	3 400	18,1	19 022	27,2

Ortslage, d. h. also auf den außerhalb der Ortsbereiche verlaufenden Straßenabschnitten geschehen sind. Dabei fällt auf, daß die Zahl der Unfälle mit Getöteten im Jahre 1954 — abweichend von 1953 — für den Bereich der geschlossenen Ortslage erheblich höher liegt. In nicht geschlossener Ortslage ereigneten sich demgegenüber im Berichtsjahr weniger Straßenverkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang als im Vorjahr.

Die Straßenverkehrsunfälle und die dabei getöteten und verletzten Personen nach Ortslagen

Bezeichnung	Geschlossene Ortslage		Nicht geschlossene Ortslage		Insgesamt
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	
1954					
Unfälle	55 858	100	20 086	100	75 944
Getötete	916	1,6	829	4,1	1 745
Schwerverletzte	10 884	19,7	5 717	28,5	16 701
Leichtverletzte	15 887	28,4	4 756	23,7	20 643
Verletzte zusammen	26 871	48,1	10 473	52,2	37 344
1953					
Unfälle	51 166	100	18 774	100	69 940
Getötete	865	1,7	858	4,6	1 723
Schwerverletzte	8 198	16,0	4 602	24,5	12 800
Leichtverletzte	17 344	33,9	5 237	27,9	22 581
Verletzte zusammen	25 542	49,9	9 839	52,4	35 381

auf 1000 Unfälle kamen			
1954			
Getötete	17	44	24
Schwerverletzte	225	377	265
Leichtverletzte	387	386	387
Verletzte zusammen	612	763	652
1953			
Getötete	17	49	26
Schwerverletzte	244	387	283
Leichtverletzte	395	398	395
Verletzte zusammen	639	785	678

Auf 1000 Straßenverkehrsunfälle kamen in nicht geschlossener Ortslage 44 Tote, in geschlossener Ortslage dagegen nur 17 Tote. Ein ähnlicher Unterschied besteht bei den Schwerverletzten mit 377 gegen 225. Damit sind im Jahr 1954 bei einem Vergleich mit dem Vorjahr jeweils auf 1000 Unfälle berechnet sowohl in der nicht geschlossenen als auch in der geschlossenen Ortslage weniger Personen verunglückt. Auch ergibt sich, daß in beiden Ortslagen im Jahr 1954 auf tausend Straßenverkehrsunfälle weniger Unfälle mit Getöteten, und auch weniger Unfälle mit Leichtverletzten kamen als 1953. Demgegenüber hat sich die Zahl der Unfälle mit Schwerverletzten sowohl in geschlossener als auch in nicht geschlossener Ortslage relativ betrachtet erhöht. Auch die Zahl der Unfälle mit nur Sachschaden über 200 DM hat im Berichtsjahr zugenommen. Die aufgezeigten Veränderungen in der Verteilung der Straßenverkehrsunfälle nach Schadensgruppen lassen sich zum Teil damit erklären, daß im Jahre 1954 Kraftwagen häufiger in Straßenverkehrsunfälle verwickelt waren als Kraffräder. Zum Teil war dies auf die im Berichtsjahr für den Straßenverkehr vielfach ungünstigen Witterungsverhältnisse zurückzuführen. Mitbestimmend war aber auch die sich allmählich vollziehende Verschiebung innerhalb des Kraftfahrzeugbestandes, wonach die Bestandszahlen für Kraffräder Mitte 1954 nicht mehr höher waren als Mitte 1953, während sich die Bestände für Personenkraftwagen in der gleichen Zeit erheblich vergrößert haben.

2. Die bei Straßenverkehrsunfällen getöteten und verletzten Personen

Mit den Ergebnissen der Straßenverkehrsunfallstatistik für 1954 wurden die Zahlen der im Straßenverkehr getöteten, schwer- sowie leichtverletzten Personen der letzten Jahre erneut überschritten. Die relative Zunahme der Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Personen war allerdings 1954 nicht mehr so groß wie im Vorjahr. Bis in den Spätsommer hinein bestand auch noch berechtigte Hoffnung, daß die Zahlen für die im Straßenverkehr zu Schaden gekommenen Personen den Vorjahresstand nicht übersteigen würden. Erst die ungünstige Entwicklung während des letzten Vierteljahres brachte hier eine stärkere Zunahme. Der Verlauf der Monatszahlen für die bei Straßenverkehrsunfällen tödlich, schwer- bzw. leichtverletzten Personen entspricht damit etwa dem der Unfallzahlen. Mit dem verstärkten Verkehr im letzten Vierteljahr 1954 hat sich mit der Zahl der Straßenverkehrsunfälle auch die Zahl der Getöteten und Verletzten stark erhöht. Man kann annehmen, daß die Zahl der Straßenverkehrsunfälle sowie die ihrer Folgen im Jahre 1954 bei günstigen Witterungsverhältnissen und somit dichterem Verkehr auch schon in der ersten Hälfte des Jahres stärker zugenommen hätte als im entsprechenden Zeitraum des Vorjahres.

Es sind vor allem die Zahlen der im Straßenverkehr tödlich verunglückten Personen, auf die stets verwiesen wird, wenn die außerordentlichen Gefahren des Straßenverkehrs aufgezeigt werden sollen. Die Summe von 1 827 Todesopfern des Verkehrs, die für sich betrachtet zunächst nicht besonders groß erscheinen mag, erhält eine gewisse Anschaulichkeit, wenn man sich vergegenwärtigt, daß sie etwa der Einwohnerzahl des bekannten Schwarzwaldortes Titisee entspricht. Die Zahl der bei den Straßenverkehrsunfällen im Jahre 1954 in Baden-Württemberg festgestellten 20 159 Schwerverletzten kommt in ihrer Größenordnung etwa der Einwohnerzahl der Stadt Backnang gleich. Mit 29 369 Personen, die lediglich leichte Verletzungen als Folge von Verkehrsunfällen davon trugen, nähert sich diese Zahl etwa der Einwohnerzahl der Stadt Friedrichshafen/Bodensee. Nimmt man die Zahl der Verunglückten zusammen (getötete, schwer- und leichtverletzte Personen), so liegt sie mit 51 355 beträchtlich höher als etwa die Einwohnerzahl der Stadt Konstanz/Bodensee.

Vergleicht man die Zahl der im Straßenverkehr tödlich Verunglückten mit der Gesamtzahl der im Laufe des Jahres 1954 eingetretenen Todesfälle nach den Angaben der Todesursachenstatistik, so ergibt sich für Baden-Württemberg ein Anteil von 2,6 vH. Für Frauen beträgt der entsprechende vH-Satz 0,9 vH, für Männer demgegenüber 4,3 vH. Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen nach den Ergebnissen der Todesursachenstatistik stimmt mit der entsprechenden Zahl, die durch die Straßenverkehrsunfallstatistik ermittelt wurde, infolge der angewandten unterschiedlichen Erhebungsmethoden nicht voll überein. Die aufgetretene Differenz hält sich jedoch in engen Grenzen (0,7 vH).

Rund 82 vH der getöteten Personen und 76 vH der Schwer- und Leichtverletzten waren männlichen Geschlechts. In nicht geschlossener Ortslage sind die Anteile der männlichen Personen durchweg noch höher.

Die Sterbefälle nach den wichtigsten Todesursachen

Todesursachen (Nr. des deutschen Verzeichnisses 1950)	Anzahl
Sterbefälle insgesamt (Todesursachenstatistik)	70 108
darunter infolge von:	
Herzkrankheiten (42—45)	13 736
Krebs u. a. bösartige Gewächse (20—24)	12 073
Gefäßstörungen des Zentralnervensystems (37)	10 458
Altersschwäche (801)	5 052
Tuberkulose insgesamt (00—03)	1 185
Selbstmord (97)	1 305
Kraftfahrzeugunfälle im Verkehr und außerhalb des Verkehrs (90)	1 500
Unfälle bei anderen Straßenfahrzeugen (912)	121
Verkehrsunfälle ohne nähere Angaben (919)	210
dagegen	
Getötete nach der Straßenverkehrsunfallstatistik	1 827

Sie betragen bei den Getöteten 86 vH, bei den Schwerverletzten 78 und bei den Leichtverletzten 79 vH. Mit dem Vorjahr verglichen hat sich die Zahl der verunglückten Männer im Jahr 1954 in Baden-Württemberg um 5,3 vH erhöht, während die Zahl der durch Unfälle betroffenen Frauen nur eine kaum nennenswerte Steigerung um 1 vH erfahren hat. Dazu kommt, daß die höheren Zahlen für die 1954 im Straßenverkehr verunglückten Frauen ausschließlich in der Zunahme der Zahlen für Leichtverletzte zum Ausdruck kommt. Frauen mit tödlichen bzw. schweren Verletzungen wurden demnach im Jahre 1954 im Zusammenhang mit Straßenverkehrsunfällen weniger häufig festgestellt als im Vorjahr.

Die bei Straßenverkehrsunfällen getöteten und verletzten Personen nach dem Geschlecht

Bezeichnung	Personen insgesamt	davon	
		männlich	weiblich
1954			
Bei Straßenverkehrsunfällen			
Getötete	1 827	1 496	331
Schwerverletzte	20 159	15 331	4 828
Leichtverletzte	29 369	22 371	6 998
Zusammen	51 355	39 198	12 157
1953			
Bei Straßenverkehrsunfällen			
Getötete	1 819	1 400	353
Schwerverletzte	19 784	14 922	4 862
Leichtverletzte	27 653	20 831	6 822
Zusammen	49 256	37 219	12 037

Fast die Hälfte der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Personen fällt in die Altersklasse von 25 bis 60 Jahren und mehr als ein Drittel in die Altersklasse von 14 bis 25 Jahren. Dies gilt vor allem für die Hauptmassen der Schwer- bzw. Leichtverletzten. Für die Zahlen der tödlich Verunglückten weicht die Verteilung nach Altersgruppen vom Durchschnitt jedoch etwas ab. Die Altersgruppe der über 60jährigen tritt mit etwa einem Sechstel der im Straßenverkehr Getöteten stärker hervor, während die Altersklasse von 14 bis 25 Jahren schwächer vertreten ist als bei den Verletzten.

Bei einem Vergleich mit dem Vorjahr liegt die Zahl der Verunglückten für das Jahr 1954 um 4,3 vH höher. Überdurchschnittliche Zunahmen kann man für Verunglückte der beiden Altersklassen bis unter 6 Jahren

und 14 bis unter 25 Jahren feststellen. In der Altersgruppe bis unter 6 Jahren, also unter den nichtschulpflichtigen Kindern, wurden vor allem mehr Getötete und mehr Schwerverletzte gezählt als im Vorjahr. Die Zahl der Leichtverletzten blieb demgegenüber erheblich unter den Vorjahreszahlen.

Die Besonderheiten dieser Altersgliederung, die sich für die getöteten und verletzten Personen ergibt, werden erst voll deutlich, wenn sie, wie es in der nachstehenden Tabelle geschehen ist, der Altersgliederung der Gesamtbevölkerung gegenübergestellt wird. Wie schon an Hand der Ergebnisse für 1953 aufgezeigt werden konnte, hebt sich auch hier die Altersgruppe der 14- bis 25jährigen als besonders gefährdeter Personenkreis hervor. Dies steht offensichtlich mit der hohen Beteiligung gerade von Personen dieser Altersklasse am Verkehr mit Kraftfahrzeugen in einem engen Zusammenhang.

Die Altersgliederung der bei Straßenverkehrsunfällen im Jahr 1954 getöteten und verletzten Personen

Bezeichnung	Verunglückte Personen insgesamt	davon im Alter von Jahren				
		unter 6	6—14	14—25	25—60	60 und darüber
Getötete	1 827	91	77	502	852	305
Schwerverletzte ..	20 159	852	977	7 069	9 668	1 593
Leichtverletzte	29 369	943	1 644	10 607	14 340	1 835
Verunglückte zus.	51 355	1 886	2 698	18 178	24 860	3 733
Dagegen 1953	49 256	1 772	2 737	16 892	24 176	3 679

in vH						
Altersgliederung der Bevölkerung	100	9,1	11,1	18,3	47,5	14,0
Getötete	100	5,0	4,3	27,5	46,6	16,7
Schwerverletzte ..	100	4,2	4,8	35,1	48,0	7,9
Leichtverletzte	100	3,2	5,6	36,1	48,8	6,3
Verunglückte zus.	100	3,7	5,2	35,4	48,4	7,3
Dagegen 1953	100	3,6	5,5	34,3	49,1	7,5

Die nachstehende Tabelle macht deutlich, wie unterschiedlich stark — je nach der gewählten Art der Verkehrsbeteiligung — der Mensch den Gefahren des Straßenverkehrs ausgesetzt ist. Es geht aus diesen Zahlen hervor, daß ein Kraftwagen seinen Insassen bei Straßenverkehrsunfällen offensichtlich mehr Schutz bietet, als dies etwa bei einem Kraffrad oder Fahrrad der Fall ist. Sie sagen jedoch nichts darüber aus, in welchem Maße diese Kraftfahrzeuge selbst für andere Verkehrsteilnehmer eine Gefährdung darstellen.

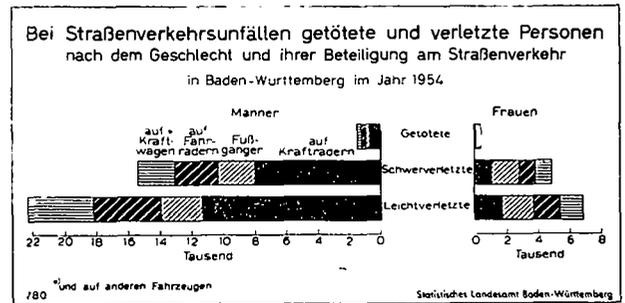
Nach ihrer Verkehrsbeteiligung gegliedert, zeigen die Gesamtzahlen der verunglückten Männer und der

Die bei Straßenverkehrsunfällen getöteten und verletzten Personen nach der Art ihrer Verkehrsbeteiligung im Jahr 1954

Bezeichnung	Insgesamt	davon sind verunglückt				
		auf Kraftfahrzeugen	auf Kraftwagen	auf Fahrrädern	als Fußgänger	auf sonstige Weise
Getötete	1 827	754	260	279	503	31
Schwerverletzte ..	20 159	8 937	3 183	3 721	4 103	215
Leichtverletzte	29 369	13 014	5 078	5 905	4 881	491
Zusammen ...	51 355	22 705	8 521	9 905	9 487	737

vH						
Getötete	100	41	14	15	28	2
Schwerverletzte ..	100	44	16	19	20	1
Leichtverletzte	100	44	17	20	17	2
Zusammen ...	100	44	17	19	19	1

getöteten bzw. verletzten Frauen unterschiedliche Verteilung. Bei den Männern heben sich unter den angeführten fünf Gruppen die Fahrer und Mitfahrer von Kraftfahrzeugen besonders hervor. Danach sind mehr als die Hälfte (rund 51 vH) aller im Straßenverkehr verunglückten männlichen Personen auf Kraftfahrzeugen zu Schaden gekommen. Rund 16 vH der verunglückten Männer nahmen als Fahrer oder Mitfahrer auf Kraftwagen am Verkehr teil. Etwa 19 vH sind Radfahrer und weitere nahezu 14 vH Fußgänger.



Unter den im Straßenverkehr verunglückten Frauen stellen die Fußgänger mit einem Anteil von rund 33 vH die Hauptmasse dar. Auf Kraftwagen überhaupt, also auf Personen- und Lastkraftwagen sowie Omnibussen sind weitere 19 vH der Frauen verunglückt. Auf Kraftfahrzeugen als Fahrer, Soziefahrer oder im Beiwagen wurden 24 vH getötet oder verletzt. Rund 22 vH der verunglückten Frauen waren nach ihrer Verkehrsbeteiligung Radfahrer und weitere 2 vH andere Verkehrsteilnehmer.

Die auf Kraftfahrzeugen, Kraftwagen und Fahrrädern verunglückten Personen sowie die verunglückten Fußgänger nach Altersklassen

Bezeichnung	Anteile der Altersklassen in vH				
	unter 6 Jahren	6—14 Jahre	14—25 Jahre	25—60 Jahre	60 Jahre und darüber
Altersgliederung der Bevölkerung	9,1	11,1	18,3	47,5	14,0
Verunglückte Personen auf Kraftfahrzeugen					
Getötete	0,1	0,7	45,2	51,9	2,1
Schwerverletzte ...	0,3	0,7	49,2	48,6	1,2
Leichtverletzte	0,3	0,8	48,9	49,1	0,9
Zusammen ...	0,3	0,7	48,9	49,0	1,1
dagegen 1953	0,5	0,8	46,7	50,8	1,2
auf Kraftwagen					
Getötete	1,9	1,9	20,4	67,7	8,1
Schwerverletzte ...	1,8	2,8	22,3	67,3	5,8
Leichtverletzte	1,8	3,2	21,4	68,6	5,0
Zusammen ...	1,8	3,0	21,7	68,1	5,4
dagegen 1953	1,6	2,3	20,0	70,9	5,2
auf Fahrrädern					
Getötete	0,7	7,9	20,4	48,4	22,6
Schwerverletzte ...	1,3	7,2	36,0	46,7	8,8
Leichtverletzte	0,8	9,9	38,4	43,3	7,6
Zusammen ...	1,0	8,8	37,0	44,7	8,5
dagegen 1953	1,1	9,4	37,6	42,9	9,0
als Fußgänger					
Getötete	15,9	8,6	9,5	27,0	39,0
Schwerverletzte ...	17,1	12,9	14,6	32,7	22,7
Leichtverletzte	15,3	15,9	16,5	33,5	18,8
Zusammen ...	16,1	14,3	15,3	32,8	21,5
dagegen 1953	15,0	15,5	13,7	33,5	22,3

Bezieht man hier die Angaben über das Alter der getöteten, schwer- und leichtverletzten Personen in diese Betrachtung ein, so ergeben sich noch weitere bemerkenswerte Feststellungen. Es zeigt sich, daß sich die auf Krafträdern verunglückten Personen zu gleichen Teilen auf die beiden Altersgruppen der 14 bis 25jährigen und der 25 bis 60jährigen verteilen. Berücksichtigt man, daß nach der Altersgliederung der Gesamtbevölkerung von Baden-Württemberg die Altersklasse der 25 bis 60jährigen Personen mehr als 2,6mal so stark besetzt ist als die Altersklasse der 14 bis 25jährigen, so kommt darin die besondere Gefährdung der 14 bis 25jährigen Kraftradfahrer

zum Ausdruck. Gemessen an der Altersgliederung der Gesamtbevölkerung zeigt sich bei Fußgängern eine hohe Gefährdung für Kinder unter 14 Jahren — insbesondere schon für solche im nichtschulpflichtigen Alter — sowie für Personen von 60 und mehr Jahren. Bemerkenswert ist, daß von den 60 und mehr Jahre alten Personen bei Straßenverkehrsunfällen verhältnismäßig mehr tödliche bzw. schwere Verletzungen davontragen, als dies bei den übrigen Altersklassen der Fall ist. Diese Feststellung kann man für alle Arten der Verkehrsbeteiligung treffen. Sie tritt in der beigegebenen Tabelle jedoch am deutlichsten bei den Fußgängern in Erscheinung.

3. Die an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer

Nach den Angaben in den Statistischen Meldebüchern sind im Jahre 1954 in Baden-Württemberg an Straßenverkehrsunfällen insgesamt 145 638 Verkehrsteilnehmer beteiligt gewesen. Darunter befanden sich 114 279 Kraftfahrzeuge oder rund 78 vH der Gesamtzahl. Rechnet man die fuherscheinfreien Mopeds noch dazu, die in der Gruppe der Fahrräder mit Hilfsmotor gezählt werden, so ergibt sich ein Anteil der Motorfahrzeuge von rd. 80 vH.

Die an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer

Art der Verkehrsteilnehmer	An Straßenverkehrsunfällen waren beteiligt			
	1954		1953	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH
Personenkraftwagen	48 890	33,5	41 531	30,8
Kraftrad, Kraftroller	32 351	22,2	30 904	22,9
Lastkraftwagen	21 843	15,0	20 755	15,4
Kraftfahrzeug der Besatzungsmacht	7 306	5,0	7 024	5,2
Kraftomnibus, Obus	2 068	1,4	2 102	1,6
Zugmaschine, sonst. Kraftfahrzeug ..	1 821	1,2	1 721	1,3
Fahrrad	13 161	9,0	14 132	10,5
Fahrrad mit Hilfsmotor (Moped) ...	2 252	1,5	665	0,5
Fußgänger	11 050	7,6	10 538	7,8
Straßenbahn, Eisenbahn	1 942	1,3	1 874	1,4
Sonstiger Verkehrsteilnehmer	3 378	2,3	3 526	2,6
Insgesamt ...	146 062	100	134 772	100

In der Mehrzahl, nämlich bei rund 80 vH aller Unfälle, sind zwei Verkehrsteilnehmer beteiligt. Auf Unfälle, bei denen einzelne Verkehrsteilnehmer ohne Mitwirkung eines anderen verunglückt sind, entfielen 1954 insgesamt 14,4 vH. Der Rest von 5,7 vH umfaßt die Straßenverkehrsunfälle, in die drei oder mehr Verkehrsteilnehmer verwickelt waren. Den Straßenverkehrsunfällen mit nur einem beteiligten Verkehrsteilnehmer und den Kollisionen zwischen drei und mehr Verkehrsteilnehmern kommt innerhalb geschlossener Ortslage nur eine geringe Bedeutung zu. In nicht geschlossener Ortslage, also auf Straßenabschnitten, die in der Regel ein zügigeres Fahren ermöglichen, sind dagegen Unfälle mit nur einem beteiligten Verkehrsteilnehmer relativ stark vertreten.

Straßenverkehrsunfälle nach der Zahl der beteiligten Verkehrsteilnehmer 1954

Unfallklasse nach der Zahl der beteiligten Verkehrsteilnehmer	Straßenverkehrsunfälle				Zusammen	
	In geschlossener		In nicht geschlossener			
	Ortslage				Anzahl	vH
Anzahl	vH	Anzahl	vH			
Unfall mit						
1 Verkehrsteilnehmer ...	5 613	10,1	5 315	26,5	10 928	14,4
2 Verkehrsteilnehmern ..	47 384	84,8	13 320	66,3	60 704	79,9
3 und mehr Verkehrsteilnehmern	2 861	5,1	1 451	7,2	4 312	5,7
Insgesamt ...	55 858	100	20 086	100	75 944	100

Auch Unfälle mit drei und mehr beteiligten Verkehrsteilnehmern kommen hier häufiger vor.

Gegenüber dem Vorjahr hat sich die Gesamtzahl der an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer um 8 vH erhöht. Am auffallendsten ist dabei die Zunahme von 665 auf 2252 in der früher unbedeutenden Gruppe der Fahrräder mit Hilfsmotor, in der die 1954 schon in ziemlichem Umfang in den Verkehr gebrachten Mopeds gezählt werden. Eine stärkere Zunahme ergab sich bei Personenkraftwagen um 7359 Fahrzeuge oder rund 18 vH.

Vergleicht man die an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Krafträder in ihrer Unterteilung nach Hubraumklassen mit den entsprechenden Zahlen des Vorjahres, so zeigt sich, daß neben den erwähnten Witterungseinflüssen im Jahre 1954 zum Teil auch schon strukturelle Veränderungen innerhalb des Kraftfahrzeugbestandes für ihre unterschiedliche Beteiligung an Straßenverkehrsunfällen maßgeblich waren. Kleinkrafträder bis zu 125 ccm Hubraum, deren Bestand sich in den letzten Jahren nur noch wenig vermehrt hat, waren weniger häufig an Straßenverkehrsunfällen beteiligt als 1953. Krafträder der mittleren Hubraumklassen von 126 bis 250 ccm, vor allem aber Motorroller aller Hubraumklassen, die heute stärker verbreitet sind, wurden 1954 bei einem Vergleich mit 1953 häufiger als an Straßenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer festgestellt. Die schweren Krafträder der Hubraumklassen von 251 ccm und mehr waren 1954 dagegen nicht so oft an Straßenverkehrs-

unfällen beteiligt wie im Vorjahr. Diese Entwicklung entspricht den sich anbahnenden Veränderungen in den Kraffradbestandszahlen.

Aus dem Vergleich der Zahlen für die an Verkehrsunfällen beteiligten Lastkraftwagen geht hervor, daß unter den verschiedenen Arten von Lastkraftwagen lediglich schwerere Fahrzeuge bzw. Lastzüge im Berichtsjahr häufiger bei Unfällen mitgewirkt haben als im Vorjahr.

Die an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Kraffräder und Lastkraftwagen nach Größenklassen

Größenklassen	Zahl der beteiligten Fahrzeuge bei Unfällen			
	mit Personenschaden	mit nur Sachschaden	insgesamt 1954	dagegen 1953
Kraffräder (ohne Kraftroller) ¹⁾	21 790	7 117	28 907	28 774
a) bis 99 ccm	2 200	733	2 933	3 349
b) von 100 ccm bis 125 ccm	2 931	1 014	3 945	4 502
c) von 126 ccm bis 250 ccm	14 160	4 452	18 612	16 785
d) von 251 und mehr ccm	2 439	918	3 357	4 138
Kraftroller (Motorroller) ¹⁾	2 354	1 090	3 444	2 130
Liefer- und Lastkraftwagen				
mit Gesamtgewicht	6 214	15 629	21 843	20 755
a) bis 3500 kg mit Anhänger	1 271	2 796	4 067	3 337
b) bis 3500 kg ohne Anhänger	1 947	4 420	6 367	7 199
c) von 3501 kg mit Anhänger	1 017	4 805	6 422	5 572
d) von 3501 kg ohne Anhänger	1 379	3 008	4 087	4 647

¹⁾ Auch mit Belwagen.

Die im Jahre 1954 — abgesehen von Untersuchungen der Autobahnunfälle für 1953 — zum erstenmal durchgeführte Auszählung der Straßenverkehrsunfälle mit nur einem beteiligten Verkehrsteilnehmer nach der Art dieser Verkehrsteilnehmer läßt erkennen, daß bestimmte Fahrzeugkategorien — wenn man sie zu den insgesamt an Unfällen beteiligten Fahrzeugen ihrer Art in Beziehung setzt — häufiger allein verunglücken als andere. Diese unterschiedliche Anfälligkeit für solche Unfälle ist zu einem großen Teil durch die Bauart dieser Fahrzeuge selbst bedingt. So sind z. B. rund 15 vH aller an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Zugmaschinen ohne Mitwirkung weiterer Verkehrsteilnehmer verunglückt. In der Mehrzahl hat es sich hierbei um Ackerschlepper gehandelt, die vor allem in der Landwirtschaft Verwendung finden. Sie haben, ihrem Verwendungszweck entsprechend, eine größere Bodenfreiheit und neigen daher — wie die Unfallmeldungen bestätigen — leicht zum Kippen. Aber auch die Sitze der Fahrer, insbesondere jedoch für Mitfahrer, bieten bei diesen Mehrzweckfahrzeugen noch nicht die genügende Sicherheit, um bei größeren Erschütterungen durch Unebenheiten der Fahrbahn Unfälle zu vermeiden. Übermäßige Geschwindigkeit spielt hierbei weniger eine Rolle, da die Mehrzahl dieser Kraftfahrzeuge nur beschränkte Höchstgeschwindigkeiten entwickeln kann. Ebenfalls als überdurchschnittlich anfällig erweisen sich Kraffräder. Auch Lastkraftwagen wurden bei Straßenverkehrsunfällen ohne die Beteiligung anderer noch verhältnismäßig häufig festgestellt. Bei den Straßenverkehrsunfällen mit nur einem Verkehrsteilnehmer spielt vielfach die Fahrgeschwindigkeit eine entscheidende Rolle, auch wenn in vielen Fällen übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände als Unfall-

ursache im Statistischen Meldeblatt nicht mit aufgeführt wurde. Während von den Straßenverkehrsunfällen überhaupt für etwa 23 vH aller Fälle übermäßig schnelles Fahren als Ursache oder Mitursache erkannt wurde, waren es bei den Unfällen mit nur einem Verkehrsteilnehmer nahezu 42 vH. Für die nicht geschlossene Ortslage lauten die entsprechenden Zahlen 33 bzw. 48 vH. In der nachstehenden Tabelle sind für den Bereich der nicht geschlossenen Ortslage die verschiedenen Arten von Verkehrsteilnehmern bei Straßenverkehrsunfällen überhaupt denen bei Unfällen mit nur einem beteiligten Verkehrsteilnehmer gegenübergestellt:

An Straßenverkehrsunfällen in nicht geschlossener Ortslage beteiligte Verkehrsteilnehmer 1954

Art der Verkehrsteilnehmer	In nicht geschlossener Ortslage waren beteiligt				
	bei Unfällen überhaupt		bei Unfällen mit nur einem Verkehrsteilnehmer		Spalte 4 in vH Spalte 2
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	
1	2	3	4	5	6
Personenkraftwagen	12 076	32,9	1 808	34,0	15,0
Kraffrad, Kraftroller	8 581	23,4	1 909	35,9	22,2
Lastkraftwagen	7 072	19,3	897	16,9	12,7
Kfz. der Besatzungsmacht	1 640	4,5	167	3,1	10,2
Kraftomnibusse, Obus	709	1,9	35	0,7	4,9
Zugm., sonst. Kfz.	679	1,9	118	2,2	17,4
Fahrrad	2 348	6,4	254	4,8	10,8
Moped	493	1,3	104	2,0	21,1
Fußgänger	1 843	5,0	—	—	—
Straßenbahn, Eisenbahn	64	0,2	—	—	—
Sonstige Verkehrsteilnehmer	1 173	3,2	23	0,4	2,0
Insgesamt	36 678	100	5 315	100	14,5

Wie schon bei den Untersuchungen über die Autobahnunfälle im Jahre 1953 zeigt sich auch hier, daß Besatzungsfahrzeuge an den Unfällen mit nur einem Verkehrsteilnehmer und damit weitgehend auch an den Geschwindigkeitsunfällen in geringerem Umfang beteiligt sind als die übrigen Fahrzeuge. Zweifellos werden hier die für Besatzungskraftfahrzeuge geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen eine gewisse Rolle spielen. Dieser Vergleich zeigt aber auch, daß die Mopeds in der Straßenverkehrsunfallstatistik, ähnlich wie die Kraffräder, unter den Unfällen mit nur einem Verkehrsteilnehmer in nicht geschlossener Ortslage auffallend stark vertreten sind. Für Fahrräder — ohne Hilfsmotor — ist bei Unfällen mit nur einem Verkehrsteilnehmer für die Anteile an der Gesamtzahl der beteiligten Verkehrsteilnehmer in der nicht geschlossenen Ortslage demgegenüber ein nur verhältnismäßig geringer Unterschied festzustellen.

Bei den Unfällen zwischen zwei Verkehrsteilnehmern überwiegen in beiden Ortslagen die Pkw-Unfälle, also Straßenverkehrsunfälle, bei denen es sich bei einem oder aber auch bei beiden am Unfall beteiligten Verkehrsteilnehmern um Personenkraftwagen gehandelt hat.

Am häufigsten wurden bei Unfällen in geschlossener Ortslage, die sich zwischen zwei Verkehrsteilnehmern ereignet haben, Kollisionen zwischen Personenkraftwagen und Kraffrädern gezählt. Der Häufigkeit nach stehen Verkehrsunfälle zwischen zwei Personenkraftwagen an zweiter Stelle. Es folgen in der geschlossenen Ortslage Verkehrsunfälle zwischen Lastkraftwagen und Personenkraftwagen. Die Anzahl der Unfälle zwischen

Fahrrad und Pkw bzw. Fahrrad und Kraftrad weicht kaum voneinander ab. Fußgängerunfälle, bei denen der zweite Verkehrsteilnehmer ein Kraftrad war, überwiegen zahlenmäßig alle anderen Verkehrsteilnehmerkombinationen. Lastkraftwagen kollidieren in der Hauptsache mit Personenkraftwagen, dagegen weniger häufig mit Krafträdern, anderen Lastkraftwagen bzw. Fahrrädern. Verkehrsunfälle zwischen Lastkraftwagen und Fußgängern sind verhältnismäßig selten.

Auch bei Unfällen zwischen zwei Verkehrsteilnehmern in der nicht geschlossenen Ortslage sind in der Mehrzahl der Fälle Personenkraftwagen beteiligt. Als zweiter Verkehrsteilnehmer waren im Jahr 1954 in nahezu gleichem Maße an diesen Unfällen andere Personenkraftwagen, Krafträder oder Lastkraftwagen beteiligt. Bemerkenswert ist, daß Kollisionen mit Lastkraftwagen in der nicht geschlossenen Ortslage einen breiteren Raum einnehmen als in der geschlossenen Ortslage. Wie für die geschlossene Ortslage, so läßt sich auch für die nicht geschlossene Ortslage feststellen, daß Fußgänger vornehmlich mit Krafträdern kollidieren.

Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger sind in beiden Ortslagen zahlenmäßig wohl schwächer vertreten; sie zählen jedoch zu den Fällen, die meist erheblichen Personenschaden zur Folge haben.

In der vorangegangenen Darstellung sind die Kategorien der Verkehrsteilnehmer auch zur Charakterisierung der Unfälle herangezogen worden (Unfälle mit nur einem Verkehrsteilnehmer, untergliedert nach der Art dieser Verkehrsteilnehmer, aber auch Unfälle zwischen zwei Verkehrsteilnehmern, an denen z. B. Lastkraftwagen oder Personenkraftwagen beteiligt waren). Aber selbst dann, wenn eine unmittelbare Verbindung zwischen Unfällen und Verkehrsteilnehmern durch Auszählung nach diesem letzten Merkmal nicht vorgenommen werden kann, ergibt schon eine einfache Gegenüberstellung, wie sie in der folgenden Tabelle gegeben werden soll, gewisse Aufschlüsse.

Danach entsprechen sich die Anteile der Unfälle und der Verkehrsteilnehmer sowohl in geschlossener

als auch in nicht geschlossener Ortslage in ihrer Gliederung nach der Unfallart ziemlich genau. Der Unterschied in der Verteilung nach Unfällen mit Personenschaden und solchen mit Sachschaden innerhalb geschlossener und nicht geschlossener Ortslage, wie

Verteilung der Unfälle und der daran beteiligten Verkehrsteilnehmer nach Schadensgruppen in vH

Bezeichnung	Geschlossene Ortslage		Nicht geschlossene Ortslage	
	Unfälle mit			
	Personenschaden ¹⁾	nur Sachschaden	Personenschaden ¹⁾	nur Sachschaden
Unfälle insgesamt	49,7	50,3	56,3	43,7
alle daran beteiligten Verkehrsteilnehmer	50,1	49,9	55,6	44,4
darunter				
Personenkraftwagen	30,6	69,4	47,5	52,5
Lastkraftwagen	27,5	72,5	30,4	69,6
Fahrzeuge der Besatzungsmacht	29,7	70,3	36,3	63,7
Krafträder	71,4	28,6	83,6	16,4
Fahrräder	76,4	23,6	87,2	12,8
Fußgänger	94,3	5,7	95,2	4,8

¹⁾ Teilweise auch verbunden mit Sachschaden.

er für die Unfälle charakteristisch ist, erscheint bei den Zahlen der Verkehrsteilnehmer wieder. Stellt man nun diesem Durchschnitt noch die Verteilung bei den wichtigsten Kategorien von Verkehrsteilnehmern gegenüber, so ist einheitlich in der nicht geschlossenen Ortslage der Anteil an der Gruppe der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden höher, und umgekehrt auch der Anteil an der Gruppe mit nur Sachschaden niedriger als in geschlossener Ortslage. Im einzelnen sind Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Fahrzeuge der Besatzungsmacht in relativ größerem Umfang an Unfällen mit Sachschaden (rd. 70 vH), Krafträder, Fahrräder und Fußgänger dagegen in viel stärkerem Maße an den Unfällen mit Personenschaden (80—90 vH) beteiligt.

4. Die Unfallursachen

Die Zählung der von Polizeibeamten getroffen und in den statistischen Meldeblättern eingetragenen vorläufigen Feststellungen von Unfallursachen hat im Jahr 1954 eine Summe von 118584 Fällen ergeben. Davon waren 86623 Feststellungen von unmittelbaren Ursachen, die auf Verhaltensfehler im Verkehr zurückzuführen sind. In 3925 Fällen wurden technische Mängel des Fahrzeuges und seiner Ladung als Unfallursache festgestellt, was in der Mehrzahl der Fälle auf unzureichende Überwachung der Fahrzeuge zurückzuführen, und somit ebenfalls dem Fahrzeugführer bzw. -halter zuzuschreiben ist. Falsches Verhalten der Fußgänger ist in 7988 Fällen als Unfallursache festgestellt worden. Der Summe von 98536 unmittelbaren Ursachen stehen 20048 Feststellungen äußerer Umstände gegenüber. Sie tragen in der Mehrzahl der Fälle den Charakter von Mitursachen, die für die Beurteilung von Straßenverkehrsunfällen neben den unmittelbaren Ursachen mitberücksichtigt werden müssen. Auf 100

Unfälle kamen danach 114 unmittelbare, beim Führer von Fahrzeugen liegende Ursachen, 5 Feststellungen von technischen Mängeln an Fahrzeugen, rund 11 Ur-

Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen und Umstände

Ursachengruppen	Anzahl der Feststellungen				Von 100 Ursachen waren	
	insgesamt		auf 1000 Unfälle		1954	1953
	1954	1953	1954	1953		
Ursachen beim Führer des Fahrzeuges	86 623	82 334	1 141	1 177	73,0	71,0
Ursachen beim Fahrzeug (techn. Mängel) und seiner Ladung	3 925	4 142	52	59	3,3	3,6
Ursachen beim Fußgänger ..	7 988	7 791	105	112	6,7	6,1
Straßenverhältnisse	14 184	15 515	187	222	12,0	13,3
Witterungseinflüsse	3 070	3 783	40	54	2,6	3,3
Andere Einflüsse	2 794	2 457	37	35	2,4	2,1
Gesamtsumme der Feststellungen	118 584	116 022	1 562	1 659	100	100

sachen beim Fußgänger und 26 Fälle der Einwirkung äußerer Umstände, im ganzen also 156 Feststellungen.

Bei einem Vergleich mit dem Vorjahr fällt auf, daß mit steigenden Unfallzahlen um 8,6 vH die Summe der festgestellten vorläufigen Unfallursachen und -umstände nur um 2,2 vH zugenommen hat. Demnach kamen auf 100 Unfälle im Jahr 1954 insgesamt 156 Feststellungen gegenüber 166 im Jahr 1953.

In der Verteilung der Straßenverkehrsunfälle auf Unfallklassen nach der Zahl der Ursachen ist im Vergleich zum Vorjahr eine bemerkenswerte Wandlung eingetreten.

Unfälle nach der Zahl der Ursachen

Unfallklasse	Straßenverkehrsunfälle					
	in geschlossener		in nicht geschlossener		zusammen	
	Ortslage					
Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH	
1954						
Unfälle mit						
1 Ursache	34 587	61,9	10 540	52,5	45 133	59,4
2 und mehr Ursachen ...	21 271	38,1	9 540	47,5	30 811	40,6
Insgesamt ...	55 858	100	20 086	100	75 944	100
1953						
Unfälle mit						
1 Ursache	29 210	57,1	9 185	48,9	38 395	54,9
2 und mehr Ursachen ...	21 956	42,9	9 589	51,1	31 545	45,1
Insgesamt ...	51 166	100	18 774	100	69 940	100

Die Gesamtübersicht läßt erkennen, daß von den Organen der Polizei im Vorjahr noch in rd. 55 vH der Unfälle nur eine Ursache vermerkt worden ist. Auf Straßenverkehrsunfälle, bei denen mehrere Ursachen zur Herbeiführung des Ereignisses beigetragen haben,

entfielen demnach etwa 45 vH der Gesamtzahl. Im Jahr 1954 liegt der Anteil der Unfälle mit nur einer Ursache erheblich höher. Zum Teil steht dies offensichtlich mit der bereits erwähnten witterungsbedingten geringen Verkehrsbeteiligung von Kraffrädern im Zusammenhang.

In dem nachfolgenden allgemeinen Gesamtüberblick über die Ergebnisse dieses Teiles der Straßenverkehrsunfallstatistik wurden für die beiden Ortslagen getrennt die Zahlen der Unfälle in der Gliederung nach Schadensgruppen der Gliederung nach Hauptgruppen für die erhobenen Ursachen gegenübergestellt.

Aus den Zahlen über die Unfallursachen in der nachstehenden Tabelle ist zu erkennen, daß jeweils auf 100 Straßenverkehrsunfälle bezogen im Jahresdurchschnitt 1954 mit 156 Feststellungen weniger Ursachen angeschrieben wurden als im Jahr 1953, in dem es noch 166 Feststellungen waren. Diese relative Abnahme von Ursachenanschiebungen läßt sich, wenn man von den nicht besonders spezifizierten Ursachen, die in der Hauptgruppe „Andere Ursachen“ zusammengefaßt sind, absieht, für alle Ursachenhauptgruppen feststellen. Die absoluten Zahlen der Feststellungen nach Ursachenhauptgruppen zeigt im Jahr 1954 gegenüber 1953 eine Zunahme. Sie geht in der Hauptsache auf die häufigeren Feststellungen für Ursachen beim Führer des Fahrzeuges bzw. auf die den Fußgängern zugeschriebenen Ursachen zurück. Die Summe für die bei Straßenverkehrsunfällen häufiger mitwirkenden äußeren Umstände blieb somit im Jahr 1954 hinter der des Vorjahres zurück. Wenn wider Erwarten im Jahr 1954 weniger Anschreibungen für die Feststellung mitwirkender äußerer Umstände bei Straßenverkehrsunfällen vorgenommen wurden, so steht dies offensichtlich mit der bereits erwähnten witterungsbedingten geringeren Verkehrsbeteiligung von Kraffrädern im Zusammenhang.

Die bei Straßenverkehrsunfällen festgestellten Ursachen nach Ortslagen und Schadensgruppen der Unfälle 1954

Gruppen von Unfallursachen	Geschlossene Ortslage				Nicht geschlossene Ortslage				Zusammen				Dagegen zu sammen 1953
	Ursachen bei Unfällen mit												
	Ge-töteten	Ver-letzten	nur Sach-schaden	zu-sammen	Ge-töteten	Ver-letzten	nur Sach-schaden	zu-sammen	Ge-töteten	Ver-letzten	nur Sach-schaden	zu-sammen	
Gesamtsumme der festgestellten Ursachen	1 587	41 454	41 672	84 713	1 456	17 575	14 840	33 871	3 043	59 029	56 512	118 584	116 022
davon													
Ursache beim Führer eines Fahrzeuges	1 004	28 701	33 092	62 797	1 045	12 492	10 239	23 826	2 049	41 193	43 381	86 023	82 334
Technische Mängel der Fahrzeuge	59	1 032	1 060	2 151	77	912	785	1 774	136	1 944	1 845	3 925	4 142
Ursache beim Fußgänger	374	6 245	398	7 017	99	817	55	971	473	7 062	453	7 988	7 791
Straßenverhältnisse	99	3 796	5 457	9 352	140	2 003	2 599	4 832	239	5 880	8 056	14 184	15 515
Witterungseinflüsse	25	725	851	1 601	59	724	686	1 469	84	1 440	1 537	3 070	3 783
Andere Ursachen	26	955	814	1 705	36	537	426	909	62	1 402	1 240	2 794	2 457

Auf 100 Unfälle kamen ... Feststellungen

Insgesamt	173	154	148	153	176	168	169	169	174	158	153	156	166
davon													
Ursachen beim Führer eines Fahrzeuges	109	107	118	112	126	119	117	119	117	110	117	114	118
Technische Mängel der Fahrzeuge	6	4	4	4	9	9	9	9	8	5	5	5	6
Ursache beim Fußgänger	41	23	1	13	12	8	1	5	27	19	1	10	11
Straßenverhältnisse	11	14	19	17	17	20	29	24	14	16	22	19	22
Witterungseinflüsse	3	3	3	3	7	7	8	7	5	4	4	4	5
Andere Ursachen	3	3	3	3	5	5	5	5	3	4	4	4	4

Ursachen im unmittelbaren Verhalten von Verkehrsteilnehmern

Es ist ein gewisser Mangel, wenn — wie es allgemein der Einfachheit halber üblich ist und auch im folgenden wieder geschieht — die einzelnen Ursachen aus dem Unfallbild herausgelöst und nach gleichartigen Feststellungen summiert tabellarisch zusammengefaßt werden. Die Neigung der Verbraucher der statistischen Ergebnisse in einer Feststellung die alleinige und ausschließliche Ursache zu sehen, wird durch diese Darstellung gefördert. Nur so ist es zu erklären, daß Konsumenten der Statistik vielfach die einzelnen Ursachen ausschließlich nach der Häufigkeit ihrer Feststellung bewerten. Hinzu kommt, daß von den Polizeiorganen der entsprechende Hinweis im Merkblatt zum Statistischen Meldeblatt, wonach bei einem Verkehrsunfall alle festgestellten Ursachen auch im Erhebungsblatt zu vermerken sind, nicht genügend berücksichtigt wird, so daß die gemachten Angaben für eine Erklärung des Unfallvorganges nicht immer ausreichen.

Ohne die Eigenart der Ursachenzählung zu kennen, ist es nicht möglich, den folgenden Zahlenübersichten, aber auch denen im Tabellenanhang, gültige Ergebnisse zu entnehmen.

Ziel der Ursachenforschung muß es sein, den Komplex der Feststellungen im Zusammenhang zu sehen. Dabei wird es sich ganz von selbst ergeben, daß den einzelnen Ursachen im Unfallbild ein unterschiedliches Gewicht zukommt. Es kann dann sein, daß man

Unfallursachen der Straßenverkehrsunfälle für Unfallklassen nach der Zahl der Ursachen

Gruppen von Unfallursachen	Unfallursachen bei Straßenverkehrsunfällen					
	insgesamt		mit nur einer Ursache		mit zwei und mehr Ursachen	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
	insgesamt					
Ursachen beim Führer des Fahrzeuges	86 623	73,0	36 131	80,1	50 492	68,7
Ursachen beim Fahrzeug und seiner Ladung	3 925	3,3	1 266	2,8	2 659	3,6
Ursachen beim Fußgänger ..	7 988	6,7	4 132	9,2	3 856	5,3
Straßenverhältnisse	14 184	12,0	1 325	2,9	12 859	17,5
Witterungseinflüsse	3 070	2,6	59	0,1	3 011	4,1
Andere Einflüsse	2 794	2,4	2 220	4,9	574	0,8
Zusammen ...	118 584	100	45 133	100	73 451	100
	geschlossene Ortslage					
Ursachen beim Führer des Fahrzeuges	62 797	74,1	27 820	80,4	34 977	69,8
Ursachen beim Fahrzeug und seiner Ladung	2 151	2,5	647	1,9	1 504	3,0
Ursachen beim Fußgänger ..	7 017	8,3	3 722	10,8	3 295	6,6
Straßenverhältnisse	9 352	11,1	899	2,6	8 453	16,9
Witterungseinflüsse	1 601	1,9	32	0,1	1 569	3,1
Andere Einflüsse	1 795	2,1	1 467	4,2	328	0,6
Zusammen ...	84 713	100	34 587	100	50 126	100
	nicht geschlossene Ortslage					
Ursachen beim Führer des Fahrzeuges	23 826	70,3	8 311	78,8	15 515	66,5
Ursachen beim Fahrzeug und seiner Ladung	1 774	5,2	619	5,9	1 155	5,0
Ursachen beim Fußgänger ..	971	2,9	410	3,9	561	2,4
Straßenverhältnisse	4 832	14,3	426	4,0	4 406	18,9
Witterungseinflüsse	1 469	4,3	27	0,3	1 442	6,2
Andere Einflüsse	999	3,0	753	7,1	246	1,0
Zusammen ...	33 871	100	10 546	100	23 325	100

eine bestimmte Ursache bei verschiedenen Unfällen unterschiedlich bewerten muß. So kann z. B. übermäßige Geschwindigkeit beim Durchfahren einer Kurve durchaus Hauptursache sein; wird sie dagegen im Zusammenhang, etwa mit Verfehlungen gegen die Vorfahrt festgestellt, kommt ihr meist nur noch der Charakter einer Nebenursache zu.

Die unterschiedliche Bewertung der Unfallursachen wird schon in der vorstehenden Übersicht erkennbar, in der die Unfallursachen in ihren Hauptgruppen nach den Unfallklassen, Unfälle mit nur einer Ursachenangabe und solche mit zwei und mehr Ursachen, einander gegenübergestellt sind.

Es läßt sich nun unschwer feststellen, daß bei Straßenverkehrsunfällen mit nur einer Ursachenangabe die im Verhalten der Menschen (Fahrzeugführer, Fußgänger) liegenden Ursachen besonders hervortreten. Aber auch „Andere Einflüsse“ werden weit häufiger allein im Meldeblatt aufgeführt als in Verbindung mit weiteren Ursachen. Hier könnte bei flüchtiger Betrachtung der Eindruck erweckt werden, daß es sich bei dieser Gruppe zunächst um äußere Umstände, wie z. B. Witterungseinflüsse oder Straßenverhältnisse, handelt, die, wie ebenfalls aus der Tabelle hervorgeht, den Charakter von Zweitursachen tragen. Das liegt aber daran, daß in der Gruppe „Andere Einflüsse“ Ursachen, wie Tier auf der Fahrbahn, nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranken u. ä., enthalten sind, die im Statistischen Meldeblatt durchaus als Alleinursache vermerkt sein können.

Unmittelbare Ursachen bei Führern von Fahrzeugen

Gliedert man die unmittelbaren Ursachen bei Führern von Fahrzeugen, die gewissermaßen die Verstöße gegen die geltenden Verkehrsregeln darstellen, nach ihrer Häufigkeit — ohne Rücksicht auf die Fahrzeugart, bei der sie festgestellt worden sind —, so ergibt sich fast das gleiche Bild wie im Vorjahr.

Der Anteil der nicht näher bezeichneten Feststellungen, die unter „Sonstige Ursachen“ bzw. „Fälle ohne nähere Feststellung“ ausgewiesen wurden, konnte durch vermehrte Rückfragen bei den Polizeidienststellen von 5,2 vH im Jahre 1953 auf 2,8 vH im Jahre 1954 gesenkt werden. Demgegenüber sind aber im Jahre 1954 bei einem Vergleich mit dem Vorjahr verhältnismäßig mehr Feststellungen von übermäßiger Geschwindigkeit (unter Berücksichtigung der Umstände) und auch relativ mehr Feststellungen von Nichtbeachten der Vorfahrt als Unfallursache angegeben worden. Diese Veränderungen sind in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert. Für übermäßige Geschwindigkeit als Unfallursache liegen mit den Ergebnissen für 1954 nun wieder vergleichbare Zahlen für zwei Jahre nach Aufhebung der generellen Geschwindigkeitsbegrenzung sowie nach Einführung des erweiterten statistischen Meldeblattes vor. Es läßt sich nun feststellen, daß der Einfluß von übermäßiger Geschwindigkeit als Unfallursache, oder aber als Mitursache, im Jahre 1954 zugenommen hat. Ähnliches kann man an Hand der Zahlen über die Feststellungen von Nichtbeachten der Vorfahrt sagen. Der zunehmende Anteil der in Verstößen gegen die Bestimmungen über die Vorfahrt liegenden Unfallursachen zeigt, daß die Neuregelung des Vorfahrtsrechts in § 13 der StVO in der Fassung vom 24. August 1953 keine Änderungen gebracht hat.

Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen bei Führern von Fahrzeugen 1953 und 1954

Art der Ursache	Feststellungen			
	1954		1953	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH
Übermäßige Geschwindigkeit	17 293	20,0	15 712	19,1
Falsches Überholen oder Vorbeifahren	13 660	15,8	13 339	16,8
Nichtbeachten der Vorfahrt	15 107	17,4	13 460	16,3
Fahren auf der falschen Fahrbahn	7 403	8,5	6 662	8,1
Falsches Einbiegen oder Wenden	6 944	8,0	6 562	8,0
Zu dichtes Auffahren im Verkehr	5 602	6,5	4 689	5,7
Fahrer unter Alkoholeinfluß	4 020	4,6	3 691	4,5
Unachtsames Zurückfahren, Ein- und Ausfahren	3 970	4,6	3 296	4,0
Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen	2 436	2,8	2 410	2,9
Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden	2 076	2,4	2 288	2,8
Nichtbeachten der vom Fahrzeugführer gegebenen Zeichen	1 509	1,7	1 631	2,0
Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung	1 224	1,4	1 030	1,2
Verkehrswidriges Parken	654	0,8	619	0,8
Ermüdung	537	0,6	438	0,5
Unachtsames Öffnen der Wagentür	494	0,6	407	0,5
Nichtbeachten der Abblendvorschriften	422	0,5	399	0,5
Körperliche oder gesundheitliche Behinderung des Fahrers	257	0,3	274	0,3
Nichtbeachten der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen	230	0,3	272	0,3
Nebeneinanderfahren von Radfahrern	99	0,1	155	0,2
Vorschriftswidriges Fahren an Straßenbahnhaltstellen	136	0,2	140	0,2
Nichtbenutzung des Radweges	60	0,1	55	0,1
Sonstige Ursachen bzw. Fälle ohne nähere Feststellung	2 451	2,8	4 305	5,2
Zusammen	86 623	100	82 334	100

Unmittelbare Ursachen beim Fahrzeug und seiner Ladung

Von der Gesamtzahl der vorläufig festgestellten unmittelbaren Ursachen und Umstände entfielen im Jahre 1954 mit 3925 Feststellungen 3,3 vH auf unmittelbare Ursachen beim Fahrzeug (technische Mängel) und seiner Ladung. Der an sich geringe Anteil dieser Ursachengruppe an der Gesamtzahl der Ursachen bzw. Umstände ist damit im Jahre 1954 weiter zurückgegangen. Dieser geringe Anteil ist vor allem dadurch zu erklären, daß technische Mängel beim Fahrzeug aber auch bei seiner Ladung in der Straßenverkehrsunfallstatistik nur dann angeschrieben werden, wenn sie als Ursache oder Mitursache bei Unfällen mitgewirkt haben. Zweifellos haben auch deshalb diese Ursachen an Bedeutung verloren, weil in der

Technische Mängel als Unfallursachen im Jahre 1954

Festgestellte Mängel bei	Vorläufige Feststellungen			
	1954		1953	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH
Bremsen	1 050	27,0	1 284	31,0
Lenkung	160	4,1	174	4,2
Achsen, Federn und Rädern	140	3,8	166	4,0
Bereifung	609	15,5	450	10,9
Zugvorrichtung	155	3,9	143	3,4
Beleuchtungseinrichtung (auch Rückstrahler)	712	18,1	665	16,1
Fahrtrichtungsanzeiger (auch Blinkleuchten)	93	2,4	98	2,4
Ladung	490	12,5	552	13,3
Anderen Teilen bzw. Einrichtungen des Fahrzeuges	498	12,7	610	14,7
Zusammen	3 925	100	4 142	100

Zwischenzeit vielfach die überalterten Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen worden sind. Ebenso haben sich hierbei auch die häufigen Fahrzeugkontrollen ausgewirkt.

Unter den festgestellten Mängeln bei Fahrzeugen treten in diesem Jahre solche an Bremsen besonders hervor. Die vielfach regennassen Straßen haben das Haftvermögen der Bereifung stark vermindert, so daß Mängel an der Bereifung — in der Hauptsache stark abgefahrene Reifenprofile — im Jahre 1954 erheblich häufiger als Ursache oder Mitursache bei Straßenverkehrsunfällen mitgewirkt haben als im Vorjahr. Dieses Ergebnis gilt sowohl für Unfälle in geschlossener als auch in nicht geschlossener Ortslage.

Die gegenüber dem Vorjahr ebenfalls häufiger festgestellten Mängel an der Beleuchtungseinrichtung der Fahrzeuge — zu der nach der Fassung im statistischen Meldeblatt auch Rückstrahler zu zählen sind — gehen auf die Gruppe der sonstigen Fahrzeuge zurück. Hierzu zählen in der Hauptsache Handwagen, gespannte Fuhrwerke, abgestellte Fahrzeuganhänger und Ähnliche. Da nach den Bestimmungen der StVO § 24 (8) Leuchten in betriebsfähigem Zustand für nicht maschinell angetriebene Fahrzeuge nur mitgeführt werden müssen, wenn zu erwarten ist, daß sich das Fahrzeug bei hereinbrechender Dunkelheit oder bei Verschlechterung der Sichtverhältnisse durch die Witterung noch im öffentlichen Verkehr befindet, ist für diese Fahrzeugkategorie die Möglichkeit einer Kontrolle der Beleuchtungseinrichtungen nicht gegeben. Sie stellen trotz ihrer relativ geringen Verkehrsbeteiligung bei Dämmerung bzw. bei Nacht im Straßenverkehr jedoch große Gefahrenquellen dar.

Technische Mängel als Unfallursachen im Jahr 1954

Festgestellte Mängel bei	Vorläufige Feststellungen					
	in geschlossener Ortslage		in nicht geschlossener Ortslage		insgesamt	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
Bremsen	726	33,8	333	18,8	1 059	27,0
Lenkung	74	3,4	86	4,8	160	4,1
Achsen, Federn und Rädern	72	3,3	77	4,3	149	3,8
Bereifung	212	9,9	307	22,4	600	15,5
Zugvorrichtung	100	4,6	55	3,1	155	3,9
Beleuchtungseinrichtung (auch Rückstrahler)	321	14,9	391	22,0	712	18,1
Fahrtrichtungsanzeiger (auch Blinkleuchten)	68	3,2	25	1,4	93	2,4
Ladung	292	13,6	198	11,2	490	12,5
Anderen Teilen bzw. Einrichtungen des Fahrzeuges	286	13,3	212	12,0	498	12,7
Zusammen	2 151	100	1 774	100	3 925	100

Je nach der Ortslage der Unfälle ist das Bild der unmittelbaren Ursachen beim Fahrzeug und seiner Ladung etwas verschieden. Es gibt Ursachen die im Verkehr innerhalb der Ortschaften, andere, die im Verkehr außerhalb der geschlossenen Ortslage stärker hervortreten. So entspricht es der stärkeren Verkehrsdichte, daß Mängel an Bremsen im Ortsverkehr häufiger als Ursache oder Mitursache festgestellt werden. Auch Fehler der Beladung führen im Ortsverkehr mit seinen zum Teil engen Straßen, häufigen Unterführungen, unübersichtlichen Kreuzungen u. ä., häufiger zu Straßenverkehrsunfällen. In der nicht geschlossenen Ortslage treten vor allem Mängel der Bereifung und der Beleuchtung stärker hervor.

In der Verteilung nach den Hauptkategorien der Verkehrsteilnehmer treten die Lastkraftwagen einschl. der Zugmaschinen besonders hervor. So wurden unter 1000 an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Lastkraftwagen (einschl. Zugmaschinen) im Jahre 1954 in Baden-Württemberg 64 Fahrzeuge gezählt, die infolge technischer Mängel oder aber fehlerhafter Beladung Verkehrsunfälle verursacht bzw. mitverursacht haben. Bei Kraftträdern waren es auf 1000 ihrer Art bezogen 19, bei Personenkraftwagen 18.

Unter 1000 an Unfällen beteiligten Fahrrädern einschließlich Mopeds waren in 32 Fällen technische Mängel beim Fahrrad die Unfallursache bzw. Mitursache.

Ursachen beim Fahrzeug und seiner Ladung 1954

Festgestellte Mängel bei	Kraft- rad	Per- sonen- kraft- wagen	Kraft- omni- bus	Last- kraft- wagen	Fahr- rad	son- stiges Fahr- zeug	zu- sam- men
Bremsen	248	229	14	390	155	23	1 059
Lenkung	22	58	1	57	11	11	160
Achsen, Federn, Rädern	22	29	3	73	15	7	149
Bereifung	105	324	1	170	6	3	609
Zugvorrichtung ...	8	36	5	93	2	11	155
Beleuchtungseinrich- tung (auch Rück- strahler)	71	60	5	102	169	305	712
Fahrtrichtungsan- zeiger (auch Blink- leuchten)	1	44	—	47	—	1	93
Ladung	59	29	1	318	52	31	490
Anderen Teilen bzw. Einrichtungen des Fahrzeuges	109	93	14	155	77	50	498
Zusammen ...	645	902	44	1 405	487	442	3 925

Unfallursachen beim Fußgänger

Während die Zahl der an Unfällen beteiligten Fußgänger im Jahr 1954 um rund 5 vH zunahm, hat sich die Zahl der beim Fußgänger liegenden unmittelbaren Ursachen nur um 2,5 vH erhöht. Auf tausend Fußgänger kamen 1953 noch 739, im Jahr 1954 dagegen nur 723 Feststellungen von Unfallursachen, die Fußgängern zugeschrieben wurden. Unvorsichtiges Überschreiten der Fahrbahn, aber auch Gehen und Stehen

Die bei Fußgängern festgestellten Unfallursachen 1954

Bezeichnung	Bei Unfällen				Insgesamt
	mit Ge- töteten	mit Ver- letzten	mit Sach- schaden	vH	
	Anzahl der Feststellungen				
§ 37 StVO:					
Unvorsichtiges Überschreiten der Fahrbahn	358	5 524	330	6 218	77,8
Nichtbenutzung des Fuß- gängerüberganges	4	120	13	137	1,7
Spielende Kinder	32	580	34	646	8,1
Zusammen ...	394	6 224	383	7 001	87,6
§ 36 StVO:					
Auf- und Abspringen auf bzw. von fahrenden Fahrzeugen	7	178	11	196	2,5
Alkoholeinfluß	36	330	35	401	5,0
Körperl. oder gesundheitl. Be- hinderung	21	145	7	173	2,2
Sonstige Ursachen	15	185	17	217	2,7
Insgesamt ...	473	7 062	453	7 988	100

auf der Fahrbahn ohne auf den Verkehr zu achten, waren die häufigsten Fußgängerursachen vor allem bei Straßenverkehrsunfällen in geschlossener Ortslage.

Der Anteil der bei Kindern unter 14 Jahren ermittelten Fußgängerursachen an deren Gesamtzahl ist erfreulicherweise von 38,6 vH im Jahr 1953 auf 35,3 vH im Jahr 1954 zurückgegangen. Wenn auch Fußgänger der Altersklasse von unter 14 Jahren damit noch erheblich häufiger Straßenverkehrsunfälle verursacht haben, als es dem Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung entspricht, so kann man in dieser Entwicklung vielleicht auch die ersten Auswirkungen der Verkehrserziehung von Kindern im schulpflichtigen Alter erblicken. Im Jahre 1954 haben Kinder unter 6 Jahren häufiger als im Vorjahr durch Spielen auf der Straße Verkehrsunfälle verursacht.

Unfallursachen beim Fußgänger 1954 nach Altersgruppen der Fußgänger

Bezeichnung	unter 14 Jahren	über 14 Jahren	Ins- gesamt
§ 37 StVO:			
Unvorsichtiges Überschreiten der Fahrbahn	2 054	4 104	6 218
Nichtbenutzung des Fußgänger- überganges	21	116	137
Spielende Kinder auf der Fahrbahn darunter unter 6 Jahren	646	—	646
	438	—	438
§ 36 StVO:			
Auf- und Abspringen auf bzw. von fahrenden Fahrzeugen	33	163	196
Alkoholeinfluß	0	392	401
Körperl. oder gesundheitl. Behinde- rung	11	162	173
Sonstige Ursachen	47	170	217
Zusammen ...	2 821	5 167	7 988

In äußeren Umständen liegende Unfallursachen

Äußere Umstände haben — wie aus den vorläufigen Feststellungen der Polizeibeamten hervorgeht — neben den zahlreichen Verhaltensfehlern der Verkehrsteilnehmer in 20048 Fällen zum Entstehen eines Straßenverkehrsunfalles beigetragen. Im Vorjahre waren es noch 21 755 Feststellungen äußerer Umstände, die allein oder in Verbindung mit anderen Ursachen zu Verkehrsunfällen geführt haben. Der Katalog der äußeren Umstände, wie er im Statistischen Meldeblatt enthalten ist, sieht drei Gruppen von Umständen vor, unter denen die in Straßenverhältnissen bzw. Witterungseinflüssen liegenden äußeren Umstände nach der Gesamtzahl der Feststellungen 1954 weniger häufig aufgetreten sind als 1953. Die dritte Gruppe „Andere Einflüsse“ ragt demgegenüber im Berichtsjahr stärker hervor.

Straßenverhältnisse und Witterungseinflüsse wurden dabei überwiegend in Verbindung mit anderen Ursachen festgestellt, während „Andere Einflüsse“ in der Mehrzahl der Fälle allein angeschrieben werden. So waren unter 100 Feststellungen von äußeren Umständen, die in den Straßenverhältnissen erkannt wurden, jeweils 9 Fälle — bei Witterungseinflüssen sogar nur 2 Fälle — Alleinursache. Demgegenüber waren unter 100 Feststellungen der „Anderen Einflüsse“ 79 Feststellungen als Alleinursache angeschrieben worden.

In Straßenverhältnissen, Witterungseinflüssen und anderen Einflüssen liegende Ursachen 1954

Art des Umstandes	Äußere Umstände bei Unfällen			
	in geschlossener	in nicht geschlossener	zusammen	gegen 1953
	Ortslage			
Straßenverhältnisse				
Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn				
a) durch Regen	3 753	1 623	5 376	4 011
b) durch Schnee oder Eis	2 402	1 060	4 071	5 644
Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn durch ausgeflossenes Öl, Dung usw.	536	161	697	638
Schlechter Zustand der Straßenoberfläche	365	321	686	870
Wechsel der Fahrbahndecke	95	44	130	147
Enge und Unübersichtlichkeit (auch an Straßenkreuzungen)				
a) Ständiger Zustand	1 567	755	2 322	2 843
b) Zustand durch Bauarbeiten erzeugt	354	107	461	681
Unzureichende Beschilderung der Straße	62	28	90	103
Unzureichende Beleuchtung der Straße und der Verkehrszeichen	75	10	85	88
Sonstige Mängel der Straße	143	114	257	484
Gesamtzahl der Feststellungen	9 352	4 832	14 184	15 515
Witterungseinflüsse				
Nebel	282	528	810	1 013
Starker Regen, Hagelschauer, Schneegestöber usw.	1 163	838	2 001	1 752
Sonstige Witterungseinflüsse	150	103	259	418
Gesamtzahl der Feststellungen	1 601	1 469	3 070	3 783
Andere Einflüsse				
Tiere auf der Fahrbahn	915	448	1 363	1 286
Sonstige Hindernisse auf der Fahrbahn	237	175	412	463
Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranken	15	7	22	21
Mangelhafte Beschaffenheit der für schlengeleiche Wegübergänge geltenden Wärmzeichen	5	3	8	9
Sonstige Einflüsse	623	366	989	678
Gesamtzahl der Feststellungen	1 795	999	2 794	2 457

Den breitesten Raum nehmen unter den äußeren Umständen — d. h. unter Unfallursachen, die nicht beim Fahrer, Fahrzeug bzw. Fußgänger liegen — die Straßenverhältnisse ein. Rund 72 vH der in den

Straßenverhältnissen liegenden Umstände waren durch Witterungseinflüsse auf die Straße und auf Verschmutzung der Straße durch ausgeflossenes Öl, bzw. Dung, Lehm usw. zurückzuführen. Nur die restlichen 28 vH sind im baulichen Zustand der Straße selbst, in ihrer Enge oder Unübersichtlichkeit sowie in ihrer unzureichenden Beschilderung begründet. Unter den Witterungseinflüssen auf die Straße überwiegen im Berichtsjahr die Feststellungen von Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn durch Regen, in denen die wiederholt erwähnten ungünstigen Witterungsverhältnisse, ohne die sich die Entwicklung der Unfallzahlen im Jahr 1954 nicht erklären läßt, ihren Niederschlag finden. Im Jahr 1953 hatten demgegenüber die Feststellungen von Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn durch Schnee oder Eis die durch Einwirkung von Regen auf die Straße hervorgerufenen Umstände übertroffen.

Die häufigen Regenfälle im Jahre 1954 kommen auch in der Zahl der Feststellungen von Witterungseinflüssen zum Ausdruck. So haben sich die Zahlen der Feststellungen von Regen, Hagelschauer usw. im Jahre 1954 gegenüber 1953 erhöht. Diese Zunahme wurde jedoch durch die weniger häufigen Feststellungen von Nebel bzw. sonstigen Witterungseinflüssen (vor allem Blendung durch Sonne) mehr als ausgeglichen, so daß die Gesamtzahl der Feststellungen von Witterungseinflüssen als Unfallursachen 1954 bedeutend niedriger liegt als im Jahre 1953.

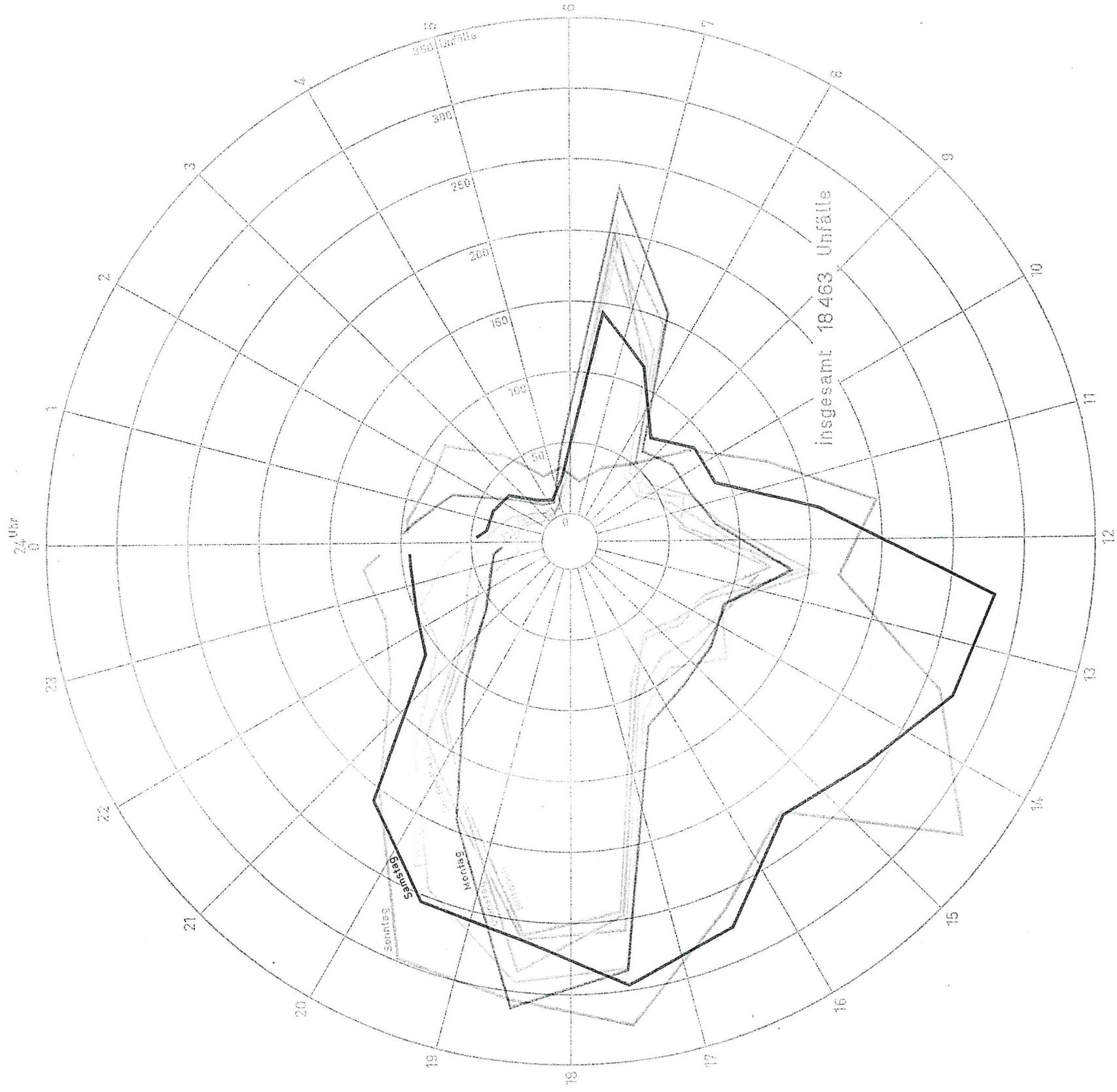
Die dritte Gruppe unter den äußeren Umständen bei Straßenverkehrsunfällen stellen die „Anderen Einflüsse“ dar. Die Gesamtzahl der Feststellungen ist hier für 1954 höher als für 1953. Die Zunahme der Feststellungen ist dabei in der Hauptsache auf häufigere Anschreibungen der beiden Positionen „Tier auf der Fahrbahn“ und „sonstige Einflüsse“ zurückzuführen. So wurden vor allem im Ortsverkehr im Jahr 1954 Unfälle durch Tiere auf der Fahrbahn häufiger verursacht als 1953. Mit dem immer stärker werdenden Verkehr wird es damit zu einer unabdingbaren Forderung, Haustiere wie Hunde, Hühner usw. von Straßen des öffentlichen Verkehrs fernzuhalten. Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranken waren im Jahr 1954 in 22 Fällen Unfallursache. Bemerkenswert ist, daß sich die Anzahl dieser Feststellungen gegenüber dem Vorjahr (21) kaum verändert hat.

5. Die Straßenverkehrsunfälle nach Monaten, Wochentagen und Tagesstunden

Die Verteilung der Straßenverkehrsunfälle nach den zeitlichen Merkmalen ist in gewissem Sinne auch der Ausdruck des Verkehrsablaufes in seinen vielfältigen Schwankungen. Zeitliche Einflüsse aber auch Schlechtwetterperioden, die besonders im Berichtsjahr nicht ohne Auswirkung blieben, sind für die Dichte sowie für die Zusammensetzung des Verkehrs weitgehend mitbestimmend. Das gilt schon für die Auszählung der Verkehrsunfälle nach Monaten. Die Unfallkurve für das Jahr 1954 zeigt im allgemeinen dieselbe Grundform wie die des Vorjahres (vergleiche dazu Schaubild auf Seite 7). Wenn sich die während der ersten sechs Monate aufsteigenden beiden Äste der Unfallkurven für 1954 und 1953 nahezu decken, so ist dies vor-

nehmlich auf die bereits erwähnten schlechten Witterungsverhältnisse zurückzuführen. Auch in der Gliederung nach Wochentagen sind starke Veränderungen in der Verteilung der Verkehrsunfälle 1954 gegenüber 1953 nicht gegeben. Der unfallreichste Tag ist auch 1954 wieder der Samstag. Er tritt mit 17 vH aller Straßenverkehrsunfälle jedoch weniger stark hervor als 1953 mit damals rund 22 vH. Als Folge der unterschiedlichen Verkehrsdichte zeigen die Unfälle in der Gesamtheit ihrer Verteilung, wenn man die Gesamtzahlen des Jahres in der Gliederung nach Tagesstunden betrachtet, die Zeit zwischen 17.00 und 19.00 Uhr als unfallreichste Stunden des Tages.

Unfälle mit Ursachen bei einem Kraftrad nach Wochentagen und Tagesstunden in Baden-Württemberg 1954



Diese sehr allgemeinen Ergebnisse bringen auch hier wieder im wesentlichen die schon im Vorjahr gegebene Verteilung und liefern damit zum Teil einen Nachweis über den zeitlichen Verkehrsablauf in seiner sehr stark an- und abschwellenden Dichte.

Bemerkenswerte Aufschlüsse ergeben sich, wenn man die zeitlichen Merkmale (Monat, Tag, Stunde) nicht einzeln sondern in ihrem Zusammenwirken zur Darstellung bringt. Im Rahmen einer Untersuchung über die Kraffradunfälle ist etwas derartiges schon versucht worden¹. Dabei sind unter Kraffradunfällen solche Fälle verstanden worden, an denen Kraffradfahrer ursächlich beteiligt waren. Wie aus dem beigegebenen Schaubild, das der genannten Untersuchung entnommen ist, hervorgeht, bestehen zwischen den einzelnen Wochentagen, der jeweils verschiedenen Struktur des Verkehrs entsprechend, bedeutende Unterschiede. So zeigt das Polardiagramm deutlich, daß hinsichtlich der Häufung der Unfälle an den Tagen in der Mitte der Woche, also am Dienstag, Mittwoch und Donnerstag, ungefähr die gleichen Verhältnisse bestehen. Unfallhäufungen treten in diesen Tagen insbesondere in den Morgenstunden von 6.00 bis 8.00 und in der Mittagszeit zwischen 12.00 und 13.00 Uhr hervor. Die höchste Unfallhäufigkeit

liegt jedoch in der Zeit zwischen 17.00 und 19.00 Uhr, in der auch die größte Verkehrsfülle des Tages besteht. Von diesem Bild weicht der Verlauf der Unfälle am Montag und Freitag ab. Am Montag sind es höhere Unfallzahlen in den frühen Morgenstunden, am Freitag entsprechend höhere Zahlen in den Abendstunden. Gegenüber diesen fünf Tagen fallen der Samstag und der Sonntag schon allein durch die sehr viel höhere Zahl von Unfällen auf. Die an den Werktagen im allgemeinen ausgeprägte Unfallhäufung zwischen 6.00 und 8.00 Uhr morgens tritt am Samstag — an dem in vielen Betrieben nicht gearbeitet wird — weniger stark hervor. Am arbeitsfreien Samstagnachmittag und am Sonntag dagegen wird die Unfallhäufigkeit durch den Wochenendausflugsverkehr maßgeblich bestimmt. Um die Mittagszeit setzt an beiden Tagen ein Steigen der Unfallzahlen ein, das am Samstag zwischen 12.00 und 13.00 Uhr und am Sonntag zwischen 14.00 und 15.00 Uhr einen Höhepunkt erreicht. Während des Nachmittags bis etwa 20.00 Uhr bleibt die Unfallhäufigkeit, von einzelnen Schwankungen abgesehen, unverändert hoch. Lediglich in der Zeit zwischen 15.00 und 16.00 Uhr ist an beiden Nachmittagen ein leichtes Nachlassen in der Unfallhäufigkeit zu erkennen.

6. Die Straßenverkehrsunfälle nach Straßenklassen

In der Verteilung der Straßenverkehrsunfälle auf das Straßennetz von Baden-Württemberg sind im Jahre 1954 sowohl nach Ortslagen als auch nach den verschiedenen Straßenkategorien keine nennenswerten Veränderungen eingetreten. Auf die Bundesstraßen, die innerhalb des Ortsverkehrs vielfach die Hauptlast tragen müssen, und auf die sonstigen, nicht besonders klassifizierten Straßen entfallen zusammen etwa vier Fünftel aller Straßenverkehrsunfälle in geschlossener Ortslage. Von den Straßenverkehrs-

einzelnen Formen der Straßenverkehrsunfälle in ihrer Gliederung nach Straßenklassen, so treten bestimmte Unfallformen auf bestimmten Straßenkategorien mehr oder weniger stark hervor. Die Unfallhäufungen lassen in der genannten Verteilung die vielfach schon bekannten Besonderheiten der einzelnen Straßenklassen erkennen. So sind für die Bundesautobahnen wegen der hohen Geschwindigkeiten bei gleichzeitig hohen Verkehrsdichten Unfälle, die sich durch Auffahren auf voranfahrende Fahrzeuge ereignet haben, verhältnismäßig stark vertreten. Ebenfalls über dem Durchschnitt aller Straßen liegen auf den Bundesautobahnen in Baden-Württemberg die Anteile der Unfälle, die infolge Auffahrens auf ein vorübergehend haltendes Fahrzeug zustande gekommen sind. Der hohe Anteil für die Art dieser Unfälle ist vor allem dadurch zu erklären, daß die Kraftfahrer im allgemeinen mit abgestellten Kraftfahrzeugen auf freier Strecke nicht rechnen, um so mehr als nach § 15 der StVO das Halten auf freien Strecken der Bundesautobahn nicht gestattet ist. Als für die Bundesautobahn typische Unfallform heben sich die als „Straßenverkehrsunfälle auf andere Art“ zusammengefaßten Unfallformen besonders hervor. Bei diesen Unfällen handelt es sich vielfach um Straßenverkehrsunfälle mit nur einem beteiligten Verkehrsteilnehmer, also um Kraftfahrzeuge, die ohne Mitwirkung eines anderen Verkehrsteilnehmers, meist infolge zu hoher Fahrgeschwindigkeit, allein verunglückt sind. Bei den Bundesstraßen liegen die Anteile für Unfälle durch Auffahren — also Kollision bei gleichgerichtetem Verkehr — überdurchschnittlich hoch. Hierin finden die auf den Bundesstraßen vielfach vorherrschenden starken Verkehrsdichten bei gleichzeitig regem Gegenverkehr ihren Niederschlag. Für die Landstraßen I.

Die Straßenverkehrsunfälle nach Straßenklassen 1954

Bezeichnung	Geschlossene Ortslage		nicht geschlossene Ortslage		Insgesamt	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
Bundesautobahnen	—	—	1 823	2,4	1 823	2,4
Bundesstraßen	18 381	24,2	8 533	11,2	26 014	35,4
Landstraßen						
I. Ordnung	8 390	11,1	6 558	8,6	14 948	19,7
II. Ordnung	2 064	2,7	2 030	2,7	4 103	5,4
Sonstige nicht klassifizierte Straßen	27 023	35,6	1 133	1,5	28 156	37,1
Zusammen ..	55 858	73,6	20 086	26,4	75 944	100
dagegen 1953	51 166	73,2	18 774	26,8	69 940	100

unfällen im Bereich der nicht geschlossenen Ortslage ereigneten sich 42 vH auf Bundesstraßen. Der Anteil der Unfälle, der auf die sonstigen Straßen entfällt, ist hier verhältnismäßig gering. Demgegenüber treten die Landstraßen I. aber auch die II. Ordnung mit ihren Unfallzahlen in der nicht geschlossenen Ortslage stärker hervor.

Betrachtet man in der nachstehenden Tabelle die

¹ Vergl. dazu: *Albert Ader*, Die Unfälle von Kraffrädern in Baden-Württemberg im Jahre 1954, Jahrbücher für Statistik und Landeskunde von Baden-Württemberg, 2. Jahrgang, Heft 1, S. 77 ff.

Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg im Jahre 1954 in der Gliederung nach Straßenklassen und Unfallformen

Art des Unfallvorgangs	Gliederung der auf die einzelnen Straßenklassen entfallenden Unfälle nach Unfallformen in vH						Gliederung der auf die einzelnen Unfallformen entfallenden Unfälle nach Straßenklassen in vH					
	Auto- bahnen	Bundes- straßen	Landstraßen		Sonstige Straßen	Durch- schnitt	Auto- bahnen	Bundes- straßen	Landstraßen		Sonstige Straßen	Zu- sammen
			I.	II.					I.	II.		
			Ordnung									
Der Unfall ereignete sich												
1. durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen	10,3	40,3	38,8	37,4	45,6	41,1	0,6	34,8	18,6	4,9	41,1	100
2. durch Auffahren eines Fahrzeuges												
a) auf ein voranfahrendes Fahrzeug	27,6	13,3	9,4	6,9	5,8	9,8	6,8	48,2	19,0	3,8	22,2	100
b) auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug ..	9,9	12,1	6,7	5,9	9,8	9,8	2,4	43,9	13,4	3,2	37,1	100
c) auf ein parkendes Fahrzeug ..	1,4	2,5	2,2	3,0	10,0	5,2	0,7	16,7	8,2	3,1	71,3	100
d) auf einen anderen Gegenstand (auch neben der Fahrbahn) ..	5,9	6,6	9,5	9,9	5,5	6,9	2,0	34,0	26,9	7,8	29,3	100
3. zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	1,0	9,9	13,0	13,5	10,9	10,8	0,2	32,3	23,6	6,7	37,2	100
4. auf andere Art	43,9	15,3	20,4	23,4	12,4	16,4	6,4	33,1	24,5	7,8	28,2	100
Zusammen	100	100	100	100	100	100	2,4	35,4	19,7	5,4	37,1	100

und II. Ordnung sind Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger, aber auch Verkehrsunfälle, die sich durch Auffahren auf einen festen Gegenstand, auch außerhalb der Fahrbahn wie z. B. Baum, Haus, Gartenzaun, Bordstein, Verkehrszeichen u. ä. ereignet haben, charakteristisch. Die Straßen dieser Kategorien werden häufig vom Kraftfahrzeugverkehr als Fahrbahn, gleichzeitig aber vom Fußgänger als Gehweg benutzt. Der für diese Straßen überdurchschnittliche Anteil von Unfällen durch Auffahren auf ein Hindernis — auch neben der Fahrbahn — liegt zum

Teil in den geringen Straßenbreiten sowie in ihren oft kurven- und gefällreichen Linienführungen begründet. Auf den sonstigen, nicht besonders klassifizierten Straßen, in der Hauptsache wird es sich hierbei um Gemeindestraßen innerhalb geschlossener Ortslage handeln, treten neben Zusammenstößen zwischen Fahrzeugen und den Unfällen zwischen Fahrzeug und Fußgänger vor allem Straßenverkehrsunfälle durch Auffahren auf parkende Fahrzeuge hervor, in denen die hier vielfach vorherrschende Parkraumnot zum Ausdruck kommt.

7. Die Straßenverkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen

Mit der Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen in Baden-Württemberg im Jahr 1953 (vergleiche dazu „Statistik von Baden-Württemberg“, Band 13, Seite 60ff.), bei der die verhältnismäßig kleine statistische Masse regional sehr weit aufgegliedert wurde, ist gezeigt worden, daß sich auch noch aus relativ kleinen statistischen Massen gesicherte und verwertbare Ergebnisse gewinnen lassen. Die Straßenverkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen für das Jahr 1954 bringen nun, wenn man sie mit dem Vorjahr in der gleichen tiefgehenden, regionalen Gliederung vergleicht, eine auffallende Übereinstimmung in ihrer Verteilung nach Autobahnbetriebskilometern. Die Ergebnisse des Jahres 1954 bestätigen danach im wesentlichen die bereits im Vorjahr ermittelten Gefahrenstellen.

Insgesamt wurden auf den Bundesautobahnen im Jahre 1954 in Baden-Württemberg 1823 Straßenverkehrsunfälle gezählt. Zieht man die statistischen Ergebnisse vom Vorjahr mit insgesamt 1791 Autobahnunfällen zum Vergleich heran, so ergibt sich, daß die Unfallzahl für die Bundesautobahnen im Berichtsjahr um 1,8 vH gestiegen ist, während die Gesamtsumme aller Straßenverkehrsunfälle im entsprechenden Zeitraum um 8,6 vH zugenommen hat. Auf 1000 Straßenverkehrsunfälle bezogen kamen in Baden-Württemberg im Jahre 1954 rund 24 Autobahnunfälle gegen-

Straßenverkehrsunfälle in den Jahren 1950 bis 1954 in Baden-Württemberg

Jahr	Straßenverkehrsunfälle insgesamt		darunter auf Bundesautobahnen	
	Anzahl	1950 = 100	Anzahl	1950 = 100
1950	42 636	100	825	100,0
1951	53 080	124,5	1 237	149,9
1952	58 507	137,2	1 568	190,0
1953	69 040	164,0	1 791	217,1
1954	75 944	178,1	1 823	221,0

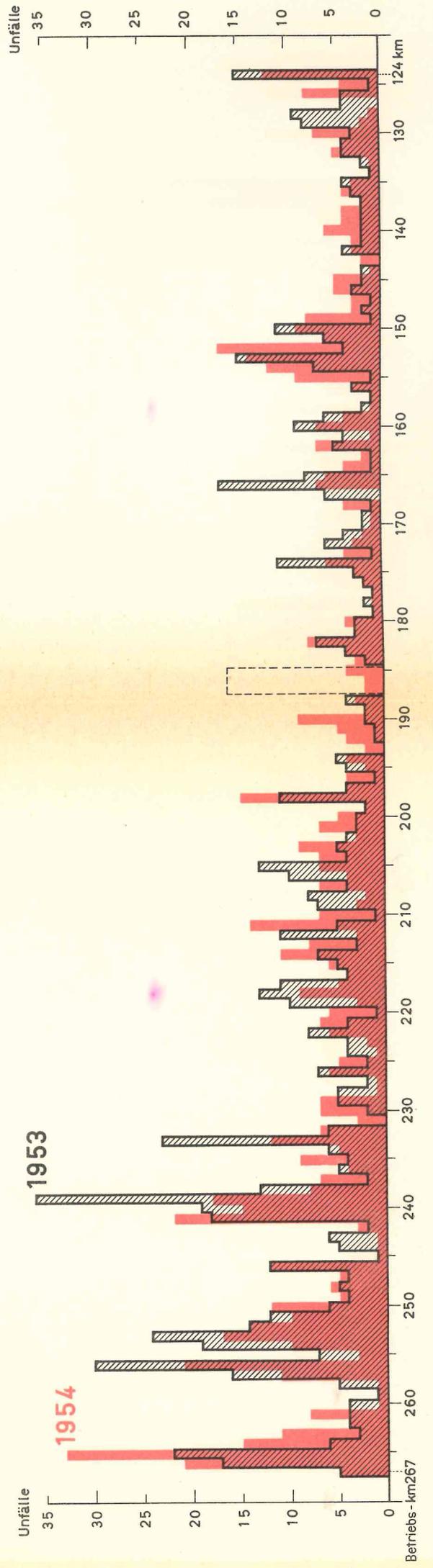
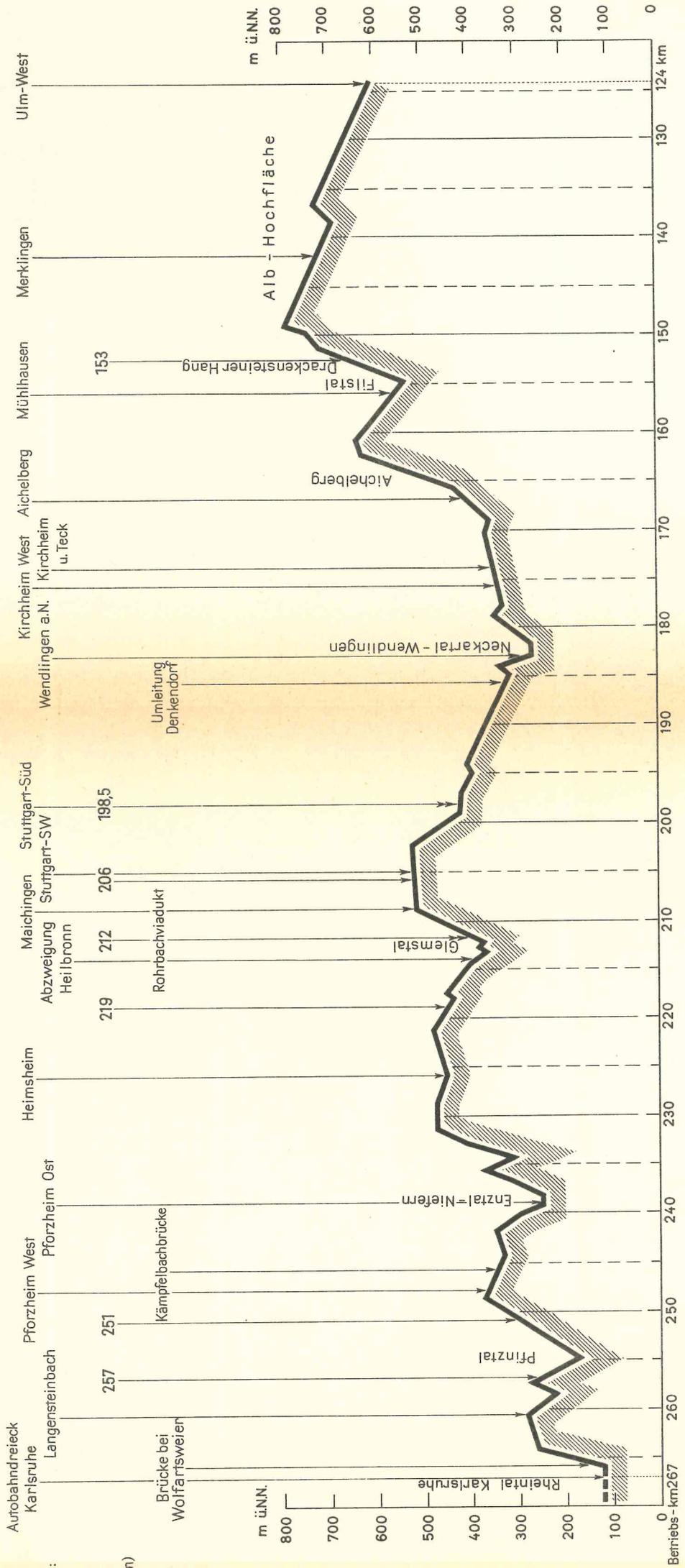
über etwa 26 Unfällen im Jahre 1953 und 27 Verkehrsunfällen im Jahre 1952.

Wenn sich die Zahl für die Autobahnunfälle auf dem Autobahnnetz von Baden-Württemberg im Jahre 1954, aber auch schon 1953, weniger stark erhöht hat als die Zahl der Straßenverkehrsunfälle überhaupt, so ist dies vornehmlich auf die Beseitigung von besonderen Gefahrenstellen, wie kriegszerstörte Brücken u. ä., zurückzuführen. So wurden z. B. im Jahre 1953 auf dem Autobahnabschnitt Ulm—Karlsruhe auf der Autobahnumleitung bei Denkendorf, die durch das zerstörte Sulzbachviadukt notwendig geworden war, 48 Straßenverkehrsunfälle gezählt. Bis April 1954 — dem Zeitpunkt der Wiederinbetriebnahme dieser Brücke — ereigneten sich auf dieser Umleitung noch weitere 6 Straßenverkehrsunfälle. Seither kam es im Jahre 1954 auf dem bis dahin unterbrochenen Streck-

Die Straßenverkehrsunfälle auf der Autobahn Ulm - Karlsruhe 1953 und 1954

in Verbindung mit dem Höhenplan dargestellt nach Betriebskilometern

Ein- und Ausfahrten:
Parkplätze
Tankstellen
(Betriebs-km)



kenabschnitt nur noch zu 2 Verkehrsunfällen. Ein ähnliches Beispiel ist die hohe Spitze, die sich 1953 ebenfalls auf dem Autobahnabschnitt Ulm—Karlsruhe für den Betriebskilometer 239 ergeben hat, die auch hauptsächlich dadurch verursacht war, daß an dieser Stelle Gegenverkehr bestanden hat. Mit der Aufhebung der hier notwendigen Verkehrsbeschränkung im Jahre 1954 hat die Unfallzahl von 35 Verkehrsunfällen im Vorjahr auf 17 Unfälle im Berichtsjahr abgenommen.

Gliedert man die Unfallzahlen für das Autobahnnetz in Baden-Württemberg in die drei Hauptabschnitte Mannheim — Karlsruhe, Heilbronn — Stuttgart und Ulm — Karlsruhe, so ergibt sich, daß die Zunahme der Straßenverkehrsunfälle auf den Autobahnen im Jahre 1954 gegenüber 1953 vor allem durch das häufigere Zustandekommen von Verkehrsunfällen auf der für

**Verkehrsunfälle nach Autobahnabschnitten
in Baden-Württemberg**

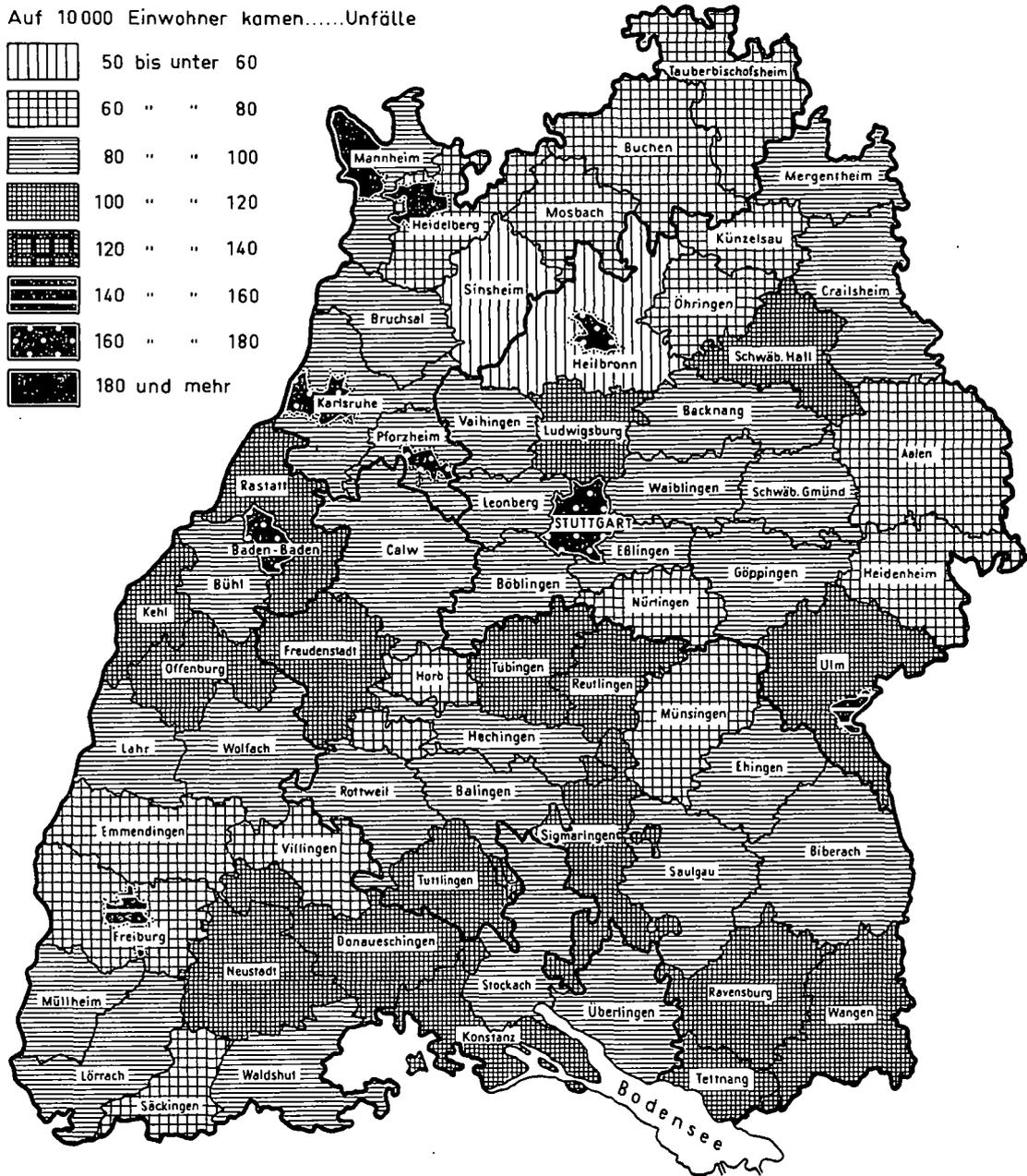
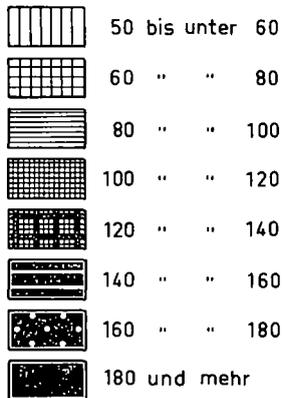
Jahr	Straßenverkehrsunfälle	
	Anzahl	1953 = 100
Ulm — Karlsruhe		
1953	895	100
1954	870	97
Karlsruhe — Mannheim		
1953	774	100
1954	860	111
Stuttgart — Heilbronn		
1953	122	100
1954	93	76
Insgesamt		
1953	1 791	100
1954	1 823	102

Schnellverkehr ganz besonders geeigneten, ebenen Rheintalstrecke Mannheim — Karlsruhe hervorgehoben wurde. Auf diesem Abschnitt ist es vor allem die Teilstrecke zwischen Heidelberg und Mannheim, auf der sich 1954 erheblich mehr Unfälle ereignet haben als 1953.

Die nebenstehende Darstellung über die Straßenverkehrsunfälle auf der Autobahn Ulm — Karlsruhe 1953 und 1954 in Verbindung mit dem Höhenplan dargestellt nach Betriebskilometern hat auch dem Autobahnamt Baden-Württemberg vorgelegen, das sie überprüft hat und zu folgendem Ergebnis gekommen ist: Die im Jahre 1954 aufgetretenen Unfallsitzen weisen in jedem Fall auf Ursachen, die mit Umleitungen bzw. Einbahnverkehr wegen Bauarbeiten im Zusammenhang stehen. Es hat ferner festgestellt, daß eine Verringerung der Unfallzahlen auf den Waldstrecken trotz zusätzlicher Beschilderung mit dem Hinweis auf Glatteisbildung während der kalten Jahreszeit nicht festzustellen war. Das Autobahnamt kam weiter zu dem Schluß, daß sich die Unfallzahlen an diesen Gefahrenstellen nur durch ein rücksichtsvolleres und disziplinierteres Verhalten der einzelnen Verkehrsteilnehmer niedrig halten lassen. Auch nach Abschluß der Wiederherstellungsarbeiten der kriegszerstörten Brücken müssen bei notwendigen Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten Verkehrsbeschränkungen auf einzelnen Streckenabschnitten in Kauf genommen werden. Aber auch die Feststellung, daß die wenigen aber notwendigen Hinweiszeichen, die im Bestreben auf Erlangung einer möglichst weitgehenden Verkehrssicherheit aufgestellt wurden, nicht gebührend beachtet werden, findet in den hohen Unfallzahlen an beschilderten Gefahrenstellen ihre Bestätigung.

Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 1954 nach Kreisen auf 10 000 Einwohner

Auf 10 000 Einwohner kamen.....Unfälle



Die Unfälle mit der Ursache übermäßiger Geschwindigkeit in Baden-Württemberg 1954

bearbeitet von Dr. Albert Ander

1. Aufgabe und Methode der Untersuchung

Zur Frage der Geschwindigkeitsbegrenzung

Mit Wirkung vom 23. Januar 1953, also kurz nach Einführung des wesentlich erweiterten Meldeblattes der Straßenverkehrsunfallstatistik ist für alle Kraftfahrzeuge unter Ausnahme der Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 2500 kg und mehr die bis dahin geltende Beschränkung der Geschwindigkeit aufgehoben worden. In der Zwischenzeit ist an dieser Maßnahme viel Kritik geübt worden. Sie ist auch heute wohl hauptsächlich unter dem Eindruck der seither weiter steigenden Unfallzahlen noch sehr umstritten.

Die Befürworter einer Geschwindigkeitsbegrenzung haben, wie dies aus mehreren gutachtlichen Äußerungen hervorgeht, ihre Stellungnahme darauf gegründet, daß seit ihrer Aufhebung vor allem die schweren Unfälle stark zugenommen hätten, was sie hauptsächlich auf die im Verkehr gefahrenen und jetzt auch zugelassenen hohen Geschwindigkeiten zurückführen wollen. Die damit gestellte Frage nach der unmittelbaren Auswirkung der damaligen Freigabe der Geschwindigkeit läßt sich jedoch von der Statistik her leider nicht so einfach beantworten, wie man sich das gerne vorstellen möchte.

Die erste Einschränkung, die gegenüber solchen Versuchen geltend zu machen ist, liegt in der Änderung des Erhebungsverfahrens bei den tödlich verunglückten Personen. Sie besteht darin, daß ab 1953 auch solche Personen noch als Getötete zu zählen sind, die nach der Abgabe der Unfallmeldung in einem Zeitraum bis zu 30 Tagen nach dem Unfall noch an dessen Folgen verstorben sind. Aber selbst wenn heute absolut zuverlässige Angaben über die Zahl der Getöteten verfügbar wären¹, könnte ihre Zunahme noch keinesfalls in einen engen Zusammenhang mit der hohen Fahrgeschwindigkeit im Verkehr gebracht werden. Weder aus den weiter steigenden Zahlen der Unfälle überhaupt, noch aus denen der schweren Unfälle, für die es mit früher vergleichbare Nachweise nicht gibt, noch aus den ersatzweise dafür genommenen Zahlen der getöteten Personen lassen sich einwandfreie Schlüsse für die Beantwortung der gestellten Frage ziehen, da gleichzeitig auch noch zahlreiche andere Ursachen der Entwicklung zu berücksichtigen sind, die infolge ihrer Vielfalt eine Begrenzung auf den Zusammenhang mit überhöhter Geschwindigkeit ausschließen.

¹ Die damals auch vom Statistischen Bundesamt auf Grund des Beispiels von Nordrhein-Westfalen vorgenommenen Schätzungen liegen hier zu hoch.

Aber auch bei einem anderen sehr naheliegenden Versuch, auf Grund der Angaben über die Feststellungen übermäßiger Geschwindigkeit als Unfallursache zu einer verwertbaren Aussage zu gelangen, sind hier Grenzen gesetzt. Will man nämlich die Daten über die Feststellungen übermäßiger Geschwindigkeit in den Jahren 1952 und 1953 einander gegenüberstellen, so ist die sehr wesentliche Tatsache zu berücksichtigen, daß ja gerade mit der Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung auch der Begriff der übermäßigen Geschwindigkeit eine bedeutsame Veränderung und Abwandlung erfahren hat. Solange noch eine Geschwindigkeitsbegrenzung bestand, bildete sie auch die Grundlage für die polizeiliche Feststellung. Nach der Aufhebung der Begrenzung gilt die mit der Einführung des erweiterten Statistischen Meldeblatts aufgenommene Anweisung: „Als übermäßige Geschwindigkeit gilt nicht nur die in § 9 der Straßenverkehrsordnung angeführte höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit“ — die ja jetzt nur noch für die schweren Lastkraftwagen Gültigkeit hat —, „sondern auch jede andere Geschwindigkeit, bei der der Fahrzeugführer nicht in der Lage ist, seinen Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten oder das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anzuhalten“². Äußerlich wird dieser Wandel des Begriffs darin sichtbar, daß in dem neuen Statistischen Meldeblatt nunmehr auch ausdrücklich von übermäßiger Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände gesprochen wird. Die Frage, ob die Geschwindigkeit zu hoch war, ist damit nach den Umständen des Einzelfalles zu bemessen, für die Straßenbeschaffenheit, Verkehrsdichte und Witterungsverhältnisse als Beispiele angeführt werden können.

Daneben spielt es weiter eine Rolle, daß ab 1953 das für die Erhebung maßgebende Verzeichnis der zu erfassenden Unfallursachen, das jetzt zudem auch für alle Fahrzeugführer gilt, beträchtlich erweitert worden ist. Das hat sich vor allem darin ausgewirkt, daß viel mehr als in den vorangegangenen Jahren den allgemeinen Anweisungen entsprechend mehrere erkennbare Ursachen für einen Unfall angeschrieben worden sind. Wenn, wie in der nachfolgenden Tabelle im einzelnen gezeigt werden soll, die Zahl der Anschreibungen übermäßiger Geschwindigkeit als Unfallursache 1953 in Württemberg-Baden³ um 72 vH

² Vergleiche dazu: Statistik von Baden-Württemberg, Band 13, Seite 26f.
³ Für Südwürttemberg liegen Vergleichszahlen aus der Zeit vor 1953 nicht vor.

höher liegt als im vorangegangenen Jahr, so kommen darin zweifellos auch die Unfälle zum Ausdruck, die auf Fahren mit hoher Geschwindigkeit zurückzuführen sind. Der Unterschied der Zahlen ist jedoch sehr wesentlich und leider in einem kaum abschätzbaren Maße von den methodischen Veränderungen der Statistik und von dem Wandel des Begriffs der übermäßigen Geschwindigkeit bestimmt.

In der hierzu anzuführenden Tabelle sind alle seit 1936 für das Gebiet der ehemaligen Länder Baden und Württemberg verfügbaren Zahlen über die Straßenverkehrsunfälle und über die Fälle der Feststellungen übermäßiger Geschwindigkeit zusammengestellt. Da die Unfälle, bei denen übermäßige Geschwindigkeit gleichzeitig bei mehreren Verkehrs-

Anteil der Geschwindigkeitsunfälle¹⁾ an den Straßenverkehrsunfällen überhaupt

Jahr	Ehemaliges Land Baden ²⁾			Ehemaliges Land Württemberg ²⁾		
	Unfälle		Geschwindigkeitsunfälle in vH der Unfälle insgesamt	Unfälle		Geschwindigkeitsunfälle in vH der Unfälle insgesamt
	insgesamt	mit Ursache Übermäßige Geschwindigkeit		insgesamt	mit Ursache Übermäßige Geschwindigkeit	
1936	10 711	1 316	12,3	13 294	2 346	17,6
1937	11 054	1 376	12,4	11 936	2 288	19,2
1950	18 672	2 103	11,3	.	.	.
1951	24 371	3 038	12,5	.	.	.
1952	27 908	3 869	13,9	.	.	.
1953	32 903	6 628	20,1	37 037	9 084	24,5
1954	34 925	7 214	20,7	41 019	10 079	24,6
1955	36 627	8 271	22,6	44 273	11 708	26,4

¹⁾ Unfälle mit der Ursache übermäßiger Geschwindigkeit. — ²⁾ Heutige Regierungsbezirke Nordbaden und Südbaden. — ³⁾ Einschl. Hohenzollern = heutige Regierungsbezirke Nordwürttemberg und Südwürttemberg.

teilnehmern angeschrieben worden ist⁴, verhältnismäßig selten sind, kann hier die Zahl der Feststellungen gleich der Zahl der Unfälle mit übermäßiger Geschwindigkeit gesetzt werden. Die Entwicklung ist dadurch gekennzeichnet, daß sich für das Gebiet des ehemaligen Landes Baden im Jahre 1953 das Dreifache der für 1936 gezählten Summe an Straßenverkehrsunfällen ergeben hat. Nach den gemachten polizeilichen Angaben sind dabei 1936 von 100 Unfällen 12 durch übermäßige Geschwindigkeit verursacht worden. Im Jahre 1952 waren es rund 14. Dagegen sind nun 1953 von 100 Unfällen allein schon 20 auf übermäßige Geschwindigkeit zurückgeführt worden. Hält man die beiden nicht voll vergleichbaren Zeitabschnitte auseinander, so kann man sagen, daß im großen und ganzen diese Ursache der übermäßigen Geschwindigkeit im Laufe der Zeit etwas häufiger angeschrieben worden ist. So steigen z. B. die Zahlen von 1951 auf 1952 oder aber im späteren Abschnitt von 1953 bis etwa zu 1954. Ähnliche Verhältnisse ergeben sich auch für das Land Württemberg, für das jedoch kein so vollständiger Überblick gegeben werden kann.

Ein weiterer Hinweis auf die hier zu berücksichtigenden methodischen Schwierigkeiten ist darin zu sehen, daß sich für das Bundesgebiet und andere Bundesländer zum Teil stark abweichende Zahlen des Anteils der Geschwindigkeitsunfälle an der Gesamtzahl aller Straßenverkehrsunfälle ergeben, die keinesfalls

⁴ Auf diese meist unvollständig beschriebenen Fälle wird später noch eingegangen.

auf Unterschiede des Verhaltens zurückgeführt werden können.

Zum Teil lassen sich diese Abweichungen darauf zurückführen, daß in den anderen Ländern nicht in der gleichen Weise wie in Baden-Württemberg die Bestimmung des Meldeblatts beachtet worden ist, daß bei jedem Unfall nicht nur eine Hauptursache sondern

Gebiet	Anteil der Geschwindigkeitsunfälle an der Gesamtzahl aller Unfälle in vH		Auf 100 Unfälle kamen Feststellungen von Ursachen	
	1953	1954	1953	1954
Baden-Württemberg	22,5	22,8	166	156
Bayern	19,3	19,6	166	161
Rheinland-Pfalz	16,4	16,8	153	149
Nordrhein-Westfalen	11,4	11,4	140	136
Bundesgebiet	14,2	14,5	147	143

alle erkennbaren Ursachen einschließlich mitwirkender äußerer Umstände angeschrieben werden sollen. Auf 100 Unfälle sind 1953 in Baden-Württemberg 166 Unfallursachen, im Durchschnitt des Bundesgebiets jedoch nur 147 Ursachen angeschrieben worden. Daß zwischen der Zahl der Feststellungen übermäßiger Geschwindigkeit und der Zahl der Ursachen überhaupt ein enger Zusammenhang besteht, läßt sich der obenstehenden Tabelle leicht entnehmen. Die Erklärung dafür ist darin zu suchen, daß übermäßige Geschwindigkeit häufiger als das im allgemeinen bei den übrigen beim Führer von Fahrzeugen liegenden Ursachen der Fall ist, als Mitursache in Erscheinung tritt. Wo nun vorwiegend nur eine Ursache angegeben wird, unterbleibt deshalb vielfach die ausdrückliche Feststellung von übermäßiger Geschwindigkeit. Eine andere Möglichkeit der Erklärung, auf die später noch etwas mehr eingegangen werden muß, ist darin zu sehen, daß die Straßen in Baden-Württemberg im Vergleich zu denen der anderen Länder verhältnismäßig kurven- und gefällereich sind, was ebenfalls von Einfluß auf die Zahlen der Geschwindigkeitsunfälle sein kann.

Die Notwendigkeit einer allgemeinen Untersuchung der Geschwindigkeitsunfälle

Die Diskussion über die Frage einer Regelung der Geschwindigkeit im Verkehr ist inzwischen auch etwas davon abgerückt, die Entscheidungen darüber von solchen allgemeinen Feststellungen abhängig zu machen, wie sie im Anfang noch erhofft worden sind. So werden jetzt mehr die lokalen Erfahrungen über Verkehrsdichte und Verkehrsfluß herangezogen. Die weitere Erforschung der statistischen Unterlagen über die Geschwindigkeit als Ursache von Unfällen im Straßenverkehr muß jedoch, da immer wieder auf die Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik zurückgegriffen wird, als wichtige und notwendige Aufgabe angesehen werden.

Die bis jetzt berührten Schwierigkeiten, die in methodischen Änderungen, in der Wandlung des Begriffs der übermäßigen Geschwindigkeit und schließlich auch in den sehr komplizierten Zusammenhängen des Verkehrs selbst liegen, lassen bereits erkennen, daß, um hier zu brauchbaren Ergebnissen zu kommen, vor allem noch die bisherige Methodik und Technik der statistischen Erfassung der Geschwindigkeitsursachen einer sehr eingehenden Betrachtung bedarf. Es braucht nur daran erinnert zu werden, wie schwierig

es für den aufnehmenden Polizeibeamten ist, aus objektiv erfassbaren Umständen ein Urteil zu finden inwieweit zu schnelles Fahren, also übermäßige Geschwindigkeit, zu dem Unfall geführt oder beigetragen hat. Zweifellos wirken sich hier langjährige Erfahrungen, verbunden mit einer entsprechenden Schulung, wie sie bei der nur mit der Verkehrsüberwachung befaßten Verkehrspolizei auch gegeben sind, in einer gewissen Sicherheit und Zuverlässigkeit der Angaben aus. Im ganzen muß jedoch infolge der Schwierigkeit der Erfassung des Tatbestandes bei der Unfallaufnahme noch mit Mängeln des Materials gerechnet werden. Ihre Klarstellung ist für eine einwandfreie statistische Auswertung zweifellos von großer Bedeutung.

Hinter den hier nur angedeuteten Schwierigkeiten verbirgt sich aber auch die Tatsache, daß es sich um sehr verschiedenartige Tatbestände handelt, die als übermäßige Geschwindigkeit zu erfassen sind. So muß es als günstige Vorbedingung für weitere Untersuchungen gelten, daß nach dem erweiterten Statistischen Meldeblatt die Ursachen nach Hauptgruppen der Verkehrsteilnehmer getrennt erfragt werden. Danach wissen wir nun, daß übermäßige Geschwindigkeit sehr häufig bei Kraftträdern eine Rolle spielt. Wir wissen aber auch, daß sie nicht nur bei den schnellfahrenden Kraftfahrzeugen sondern auch bei Radfahrern vorkommt. Es liegt auf der Hand, daß es sich hier nicht um gleichartige Unfälle handeln wird. Der Wandel des Begriffs der übermäßigen Geschwindigkeit, das heißt also, die Bestimmung, bei der Aufnahme die Umstände des Einzelfalles zu berücksichtigen und in die Unfallbeschreibung mit einzubeziehen, hat es mit sich gebracht, daß übermäßige Geschwindigkeit häufig in Verbindung mit anderen Ursachen angeschrieben wird. Damit bietet sich aber auch die Möglichkeit, der unterschiedlichen Bedeutung der übermäßigen Geschwindigkeit beim Zustandekommen der Unfälle weiter nachzugehen.

So stellt sich heute aus den verschiedenen Bedürfnissen der praktischen Anwendung, wie auch denen der weiteren Verbesserung der Straßenverkehrsunfallstatistik, die allgemeine Aufgabe einer umfassenderen Analyse und einer in die Einzelheiten gehenden Beschreibung der nach dem Vorkommen des Merkmals der übermäßigen Geschwindigkeit als Ursache oder Mitursache begrenzten Masse von Straßenverkehrsunfällen (Geschwindigkeitsunfälle).

Gang und Verfahren der Untersuchung

Das Verfahren der Untersuchung ist weitgehend von den Gegebenheiten des Ausgangsmaterials der Statistischen Meldeblätter und den hollerithtechnischen Möglichkeiten seiner Aufbereitung bestimmt. Für die Bildung der Untersuchungsmasse ist das Vorliegen

einer vorläufigen polizeilichen Feststellung von übermäßiger Geschwindigkeit als Unfallursache maßgebend. Da hier bereits wesentliche Unterschiede zwischen der geschlossenen und der nicht geschlossenen Ortslage vermutet werden können, ist diese Gliederung durchweg für alle Teilabschnitte der Untersuchung durchgeführt. Neben der Gliederung nach der Schwere der Unfälle in der z. Zt. möglichen Darstellung nach Schadensklassen ist vor allem eine Unterscheidung der Unfälle nach Verkehrsteilnehmergruppen notwendig. Entscheidend dafür ist der Verkehrsteilnehmer, bei dem die Ursache übermäßiger Geschwindigkeit liegt. Diese Zuordnung ist jedoch nicht mehr möglich bei solchen Unfällen, für die übermäßige Geschwindigkeit nicht nur für einen sondern für zwei Verkehrsteilnehmer gleichzeitig ausgewiesen wird, die deshalb auch gesondert behandelt werden müssen. Das führt wiederum auf einige weitere formale, aus dem Material ohne Schwierigkeiten zu bestimmende Untergliederungen. So ist es von besonderem Interesse, die Unfälle mit übermäßiger Geschwindigkeit für sich zu betrachten, für die nur ein Verkehrsteilnehmer angegeben worden ist. Ihnen stehen die Fälle einer Kollision zwischen zwei Verkehrsteilnehmern gegenüber. Weiter ist noch eine Unterscheidung der Unfälle danach möglich, ob übermäßige Geschwindigkeit als einzige Ursache oder in Verbindung mit anderen Ursachen angeschrieben worden ist. Für das Jahr 1954 hat sich auf diese Weise die folgende Übersicht über die noch im einzelnen näher zu untersuchende Masse der Geschwindigkeitsunfälle ergeben.

Geschwindigkeitsunfälle in Baden-Württemberg 1954

Geschwindigkeitsunfälle	Unfälle		
	in geschlossener Ortslage	in nicht geschlossener Ortslage	zusammen
A. mit nur 1 Verkehrsteilnehmer und zwar	1 908	2 575	4 543
a) mit Geschwindigkeit als alleiniger Ursache ..	689	927	1 616
b) mit Geschwindigkeit in Verbindung mit anderen Ursachen	1 270	1 648	2 927
B. mit mehreren Verkehrsteilnehmern,	8 604	3 871	12 535
und zwar			
1. Geschwindigkeit nur bei 1 Verkehrsteilnehmer ... davon	8 564	3 781	12 345
a) mit Geschwindigkeit als alleiniger Ursache ..	1 284	691	1 975
b) mit Geschwindigkeit in Verbindung mit anderen Ursachen	7 280	3 090	10 370
2. Geschwindigkeit bei mehreren Verkehrsteilnehmern	100	90	190
Insgesamt ...	10 632	6 446	17 078

2. Allgemeine Beschreibung der Geschwindigkeitsunfälle

Von den 75944 Straßenverkehrsunfällen, die in Baden-Württemberg im Jahr 1954 von den Polizeibeamten aufgenommen und zur Statistik gemeldet worden sind, waren 17078 mit dem Merkmal der übermäßigen Geschwindigkeit als Ursache bezeichnet.

Das bedeutet, daß bei etwa 23 vH aller Straßenverkehrsunfälle, wenn man den polizeilichen Feststellungen der Ursachen folgt, übermäßige Geschwindigkeit eine Rolle gespielt hat.

Dabei sind 776 Personen tödlich, 6366 Personen

schwer und 7462 Personen leicht verletzt worden. Auf Geschwindigkeitsunfälle entfielen danach 43 vH aller im Straßenverkehr Getöteten, 32 vH der Schwerverletzten und 25 vH der Leichtverletzten. Die Bedeutung des Geschwindigkeitsproblems für die Verkehrspolitik ist hiernach offensichtlich.

Von der Summe der Geschwindigkeitsunfälle sind 10632 oder 62 vH in geschlossener Ortslage und 6446 oder 38 vH in nicht geschlossener Ortslage gezählt worden. Relativ gesehen treten damit die Unfälle mit der Ursache übermäßiger Geschwindigkeit in der nicht geschlossenen Ortslage stärker hervor als es dem Gesamtdurchschnitt aller Unfälle entspricht. Von 100 Straßenverkehrsunfällen waren in geschlossener Ortslage 19, in nicht geschlossener Ortslage dagegen 32 durch übermäßige Geschwindigkeit verursacht oder mitverursacht.

Der Gesamtübersicht mag die nachfolgende Tabelle dienen, in der die Geschwindigkeitsunfälle der Gesamtmasse aller Straßenverkehrsunfälle, getrennt nach geschlossener und nicht geschlossener Ortslage, in der Gliederung nach Schadensarten gegenübergestellt sind. Es ist deutlich erkennbar, daß die Geschwindigkeitsunfälle in beiden Ortslagen jeweils in den Schadensklassen der Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten, aber auch in der Klasse der Unfälle mit nur Sachschaden über 200 DM verhältnismäßig häufiger vorgekommen sind, als es dem Gesamtdurchschnitt aller Unfälle entspricht. Umgekehrt spielen Bagatellschäden von 200 DM und weniger bei den Geschwindigkeitsunfällen, wie zu erwarten ist, eine

geringere Rolle. Sie sind jedoch merkwürdigerweise nicht so selten und auch, absolut gesehen, viel häufiger als die tödlich verlaufenden Geschwindigkeitsunfälle.

In der Gliederung nach den Ortslagen tritt bei den Geschwindigkeitsunfällen ein wesentlicher Unterschied zutage, der auch bereits bei der Gesamtmasse der Straßenverkehrsunfälle festzustellen ist. In der nicht geschlossenen Ortslage sind durchweg die schwereren Unfälle, d. h. also die Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten, aber auch die mit Sachschaden über 200 DM relativ häufiger als in der geschlossenen Ortslage. Der hier zu Grunde liegende Tatbestand wird in der nachfolgenden Tabelle über die Getöteten und verletzten Personen noch etwas deutlicher. Bei 100 Straßenverkehrsunfällen, die sich in geschlossener Ortslage ereignet haben, sind im Durchschnitt 63 Personen verunglückt, bei Unfällen in nicht geschlossener Ortslage dagegen 81. In der geschlossenen Ortslage waren darunter 2 Tote und 22 Schwerverletzte, in der nicht geschlossenen Ortslage dagegen 4 Tote und 38 Schwerverletzte. In der nicht geschlossenen Ortslage ergeben sich also durchweg höhere Personenschäden. Es ist nicht von der Hand zu weisen, daß diese Tatsache mit den höheren Fahrgeschwindigkeiten im Zusammenhang steht, die im Verkehr der nicht geschlossenen Ortslage möglich sind. In den Ortsbereichen ist die Gelegenheit zu schnellem Fahren infolge der hier viel höheren Dichte des Verkehrs und der zahlreichen Kreuzungen mindestens über die Hauptverkehrszeiten relativ viel begrenzter.

Die bei Geschwindigkeitsunfällen getöteten und verletzten Personen in Baden-Württemberg 1954

Unfälle mit der Ursache übermäßiger Geschwindigkeit in Baden-Württemberg nach Schadensklassen 1954

Bezeichnung	Straßenverkehrsunfälle		davon mit übermäßiger Geschwindigkeit		Von 100 Unfällen waren Geschwindigkeitsunfälle
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	

In geschlossener Ortslage

Unfälle	Anzahl	vH	Anzahl	vH	
mit Getöteten	916	1,6	342	3,2	38
Schwerverletzten ¹⁾	10 984	19,7	2 775	26,1	25
Leichtverletzten ..	15 887	28,4	3 134	29,5	20
nur mit Sachschaden					
über 200 DM	10 924	19,6	2 466	23,2	23
unter 200 DM	17 147	30,7	1 915	18,0	11
Zusammen	55 858	100	10 632	100	19

In nicht geschlossener Ortslage

Unfälle	Anzahl	vH	Anzahl	vH	
mit Getöteten	829	4,1	387	6,0	47
Schwerverletzten ¹⁾	5 717	28,5	2 139	33,2	37
Leichtverletzten ..	4 756	23,7	1 450	22,5	31
nur mit Sachschaden					
über 200 DM	5 291	26,3	1 768	27,4	33
unter 200 DM	3 493	17,4	702	10,9	20
Zusammen	20 086	100	6 446	100	32

In geschlossener und nicht geschlossener Ortslage

Unfälle	Anzahl	vH	Anzahl	vH	
mit Getöteten	1 745	2,3	729	4,3	42
Schwerverletzten ¹⁾	16 701	22,0	4 914	28,8	29
Leichtverletzten ..	20 643	27,2	4 584	26,8	22
nur mit Sachschaden					
über 200 DM	16 215	21,3	4 234	24,8	26
unter 200 DM	20 640	27,2	2 617	15,3	13
Zusammen	75 994	100	17 078	100	23

¹⁾ Einer stationären Behandlung zugeführte Verletzte.

Verunglückte Personen	Bei Straßenverkehrsunfällen insgesamt		Bei Geschwindigkeitsunfällen		Bei den übrigen Straßenverkehrsunfällen		Von 100 der Personen sind bei Geschwindigkeitsunfällen verunglückt
	Anzahl	auf 100 Unfälle	Anzahl	auf 100 Unfälle	Anzahl	auf 100 Unfälle	

In geschlossener Ortslage

Getötete	945	2	357	3	588	1	38
Schwerverletzte ¹⁾	12 586	22	3 370	32	9 216	21	27
Leichtverletzte ..	21 621	39	4 797	45	16 824	37	22
Zusammen ..	35 152	63	8 524	80	26 628	59	24

In nicht geschlossener Ortslage

Getötete	882	4	419	6	463	3	48
Schwerverletzte ¹⁾	7 573	38	2 996	47	4 577	34	40
Leichtverletzte ..	7 748	39	2 665	41	5 083	37	34
Zusammen ..	16 203	81	6 080	94	10 123	74	38

Insgesamt

Getötete	1 827	1	776	5	1 051	2	43
Schwerverletzte ¹⁾	20 159	21	6 366	37	13 793	23	32
Leichtverletzte ..	29 369	37	7 462	44	21 907	37	25
Zusammen ..	51 355	59	14 604	86	36 751	62	28

¹⁾ Einer stationären Behandlung zugeführte Verletzte.

Damit haben sich zwei Eigentümlichkeiten der Geschwindigkeitsunfälle ergeben. Sie kommen in der nicht geschlossenen Ortslage als Folge der dort gegebenen größeren Möglichkeiten zum schnelleren Fahren relativ häufiger vor als in geschlossener Ortslage. Gemessen an den Personenschäden erscheinen sie, auch allgemein betrachtet, d. h. ohne die hier noch vorzunehmende wichtige Unterscheidung nach Arten der

zu schnell gefahrenen Fahrzeuge, im Vergleich zu allen anderen Verkehrsunfällen als wesentlich verlustreicher.

Für die weitere Untersuchung der Geschwindigkeitsunfälle läßt sich mit Vorteil eine Unterscheidung anwenden, die seit 1953 bei der Aufbereitung der Jahresergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik schon mehrfach angewendet worden ist, nämlich in Unfälle mit nur einem Verkehrsteilnehmer (Alleinunfälle) und Unfälle mit zwei und mehr Verkehrsteilnehmern. Die zuerst genannte Gruppe umfaßt Fälle, bei denen ein Fahrzeug allein durch ein Versagen oder falsches Verhalten seines Führers, d. h. ohne Mitwirkung oder Beeinträchtigung eines anderen Verkehrsteilnehmers verunglückt ist. Sie mag allerdings auch zu einem kleinen Teil noch solche Unfälle enthalten, deren Zustandekommen nicht voll erklärt werden kann, ohne einen weiteren Verkehrsteilnehmer, der jedoch nicht zu Schaden gekommen ist und der sich auch verkehrsgerecht verhalten hat. Einzeluntersuchungen solcher Alleinunfälle auf der Autobahn haben ergeben, daß sie sich zum großen Teil nicht erklären lassen, ohne sie mit der Fahrgeschwindigkeit in Zusammenhang zu bringen⁵.

Soweit dann auch nach den polizeilichen Feststellungen übermäßige Geschwindigkeit vorgelegen hat, handelt es sich meist um Fälle, in denen bei höheren Geschwindigkeiten irgend welche Schwierigkeiten in den äußeren Umständen, in der Beschaffenheit der Straße, wie Glätte und Hindernisse, aufgetreten sind. Auch Fälle des Fahrens in Kurven gehören hierher. Es liegt nahe, diese Unfälle mit nur einem Verkehrsteilnehmer als eine besondere Gruppe unter den Geschwindigkeitsunfällen aufzufassen und später noch eingehender zu behandeln.

Ihnen steht die Masse der Unfälle gegenüber, bei denen es zu Kollisionen zwischen zwei oder mehr Verkehrsteilnehmern gekommen ist. Soweit bei solchen Kollisionen übermäßige Geschwindigkeit vorliegt, kann es sich ebenfalls um Fälle der mangelnden Beherrschung des Fahrzeugs bei hohen Geschwindigkeiten handeln, bei denen jedoch ein zweiter Verkehrsteilnehmer in Mitleidenschaft gezogen worden ist. Bei diesen Kollisionen spielen jedoch die üblichen Verstöße gegen die Verkehrsregeln oder Verkehrsvorschriften eine entscheidende Rolle.

Innerhalb der Untersuchungsmasse ergibt diese Unterscheidung folgende Übersicht:

Geschwindigkeitsunfälle nach der Zahl der Verkehrsteilnehmer

Geschwindigkeitsunfälle	Insgesamt		In geschlossener Ortslage		In nicht geschlossener Ortslage	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
mit nur einem Verkehrsteilnehmer	4 543	26,6	1 968	18,5	2 575	40,0
mit zwei Verkehrsteilnehmern und mehr	12 535	73,4	8 664	81,5	3 871	60,0
darunter mit übermäßiger Geschwindigkeit						
bei nur einem Verkehrsteilnehmer	12 345	72,3	8 564	80,6	3 781	58,6
bei mehreren Verkehrsteilnehmern	190	1,1	100	0,9	90	1,4
Zusammen ...	17 078	100	10 632	100	6 446	100

⁵ Vergl. dazu: *Norbert Mach, Verkehrsunfälle auf den Autobahnen in Baden-Württemberg im Jahr 1953*, Jahrbücher für Statistik und Landeskunde von Baden-Württemberg, Jg. 1 (1954/55), S. 250 ff.; auch abgedruckt in *Statistik von Baden-Württemberg*, Band 13, S. 67 ff.

Im ganzen kam danach ein gutes Viertel auf Unfälle einzelner Fahrzeuge, wobei wieder der Unterschied zwischen den beiden Ortslagen auffällt. In der geschlossenen Ortslage betrug der Anteil der Geschwindigkeitsunfälle mit nur einem Verkehrsteilnehmer nicht ganz ein Fünftel, in nicht geschlossener Ortslage dagegen volle zwei Fünftel.

In der wiedergegebenen Tabelle ist die Teilmasse der Geschwindigkeitsunfälle mit zwei und mehr Verkehrsteilnehmern danach noch weiter unterteilt worden, ob die Ursache der übermäßigen Geschwindigkeit nur bei einem oder bei mehreren Verkehrsteilnehmern zugleich angeschrieben worden ist. Auf die zuletzt genannte Gruppe entfällt zwar nur ein Anteil von 1,1 vH der Gesamtsumme. Die nähere Betrachtung dieser Fälle hat im einzelnen ergeben, daß hier vielfach nur unklare Angaben gemacht worden sind, die kein vollständiges Bild der Unfälle zulassen. Bei einem Teil ist zu vermuten, daß die Eintragung der Ursache übermäßiger Geschwindigkeit bei zwei Verkehrsteilnehmern gleichzeitig nicht den Tatsachen entspricht, sondern auf einem nachträglich nicht mehr zu klärenden Irrtum beruht. Für den weiteren Gang der Untersuchung ist es daher zweckmäßig, diese an sich der Zahl nach unbedeutende kleine Masse auszuscheiden.

Für die auf diese Weise geringfügig verkleinerte Untersuchungsmasse ist es nun möglich, die Unfälle nach der Art des Fahrzeugs zu unterscheiden, bei dem die Feststellung der übermäßigen Geschwindigkeit getroffen worden ist. Für sie ergibt sich damit die folgende Übersicht:

Geschwindigkeitsunfälle	In geschlossener Ortslage	In nicht geschlossener Ortslage	Insgesamt
Insgesamt	10 532	6 356	16 888
Unter 100 dieser Unfälle lag übermäßige Geschwindigkeit vor bei einem			
Kraftrad	44	38	42
Personenkraftwagen	35	41	37
Lastkraftwagen	13	17	14
Fahrrad	6	3	5
Moped	1	0,5	1
sonstigen Fahrzeug	1	0,5	1

Wie die Zählung der an Unfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer ergeben hat, stehen die Personenkraftwagen der Zahl nach vor den Kraftträdern an erster Stelle. In der Gliederung der auf 16888 Unfälle mit übermäßiger Geschwindigkeit begrenzten statistischen Masse treten jedoch umgekehrt die Krafträder etwas stärker hervor als die Personenkraftwagen. Von 100 dieser Unfälle waren rund 42 durch übermäßige Geschwindigkeit bei einem Krafttrad verursacht, dagegen nur 37 durch die gleiche Ursache bei einem Personenkraftwagen. Auf beide Arten von Kraftfahrzeugen entfallen damit rund vier Fünftel der Geschwindigkeitsunfälle.

Von geringerer Bedeutung waren 1954 noch die Mopeds, während der Anteil der Fahrräder mit 5 vH in Anbetracht der doch verhältnismäßig niedrigen Geschwindigkeit dieser Fahrzeuge ziemlich hoch erscheint. Im Gegensatz zu den Kraftträdern und Fahrrädern treten die Geschwindigkeitsunfälle bei Personenkraftwagen und Lastkraftwagen in der nicht geschlossenen Ortslage relativ häufiger auf als im Ortsverkehr.

3. Die Geschwindigkeitsunfälle in ihrem Zusammenhang mit weiteren Ursachen

Unvollständigkeit der Ursachenbeschreibung

Von den in der Einleitung genannten Möglichkeiten, die Masse der Geschwindigkeitsunfälle nach sachlichen wie auch formalen Gesichtspunkten zu gliedern, ist bei der bisherigen Beschreibung von einer einzigen noch nicht Gebrauch gemacht worden. Diese nach den Angaben über die Unfallursachen zu findende Möglichkeit führt zu einer Unterscheidung der Unfälle, bei denen übermäßige Geschwindigkeit als einzige Ursache angegeben worden ist, von den Unfällen, bei denen daneben außerdem noch andere Ursachen angegeben worden sind. Die Bedeutung dieser Unterscheidung ist nicht auf den ersten Blick erkennbar. Sie ist nur von der heutigen Fassung des Begriffs der übermäßigen Geschwindigkeit her zu verstehen. Die Anweisung, daß übermäßige Geschwindigkeit stets in Verbindung mit den jeweiligen Umständen zu beurteilen ist, legt die Frage nahe, wie weit dann überhaupt diese Ursache allein ohne weitere Ursachen erscheinen kann. Es ist bezeichnend, daß neuerdings von diesen Überlegungen angeregte Rückfragen nach der näheren Beschreibung solcher Unfälle stets zu Ergänzungen durch Angabe weiterer Ursachen oder zusätzlicher Anhaltspunkte geführt haben. Bei dem zu Grunde liegenden Material des Jahres 1954 sind nun allerdings solche Ergänzungen durch Einholung einer allgemeinen Unfallbeschreibung nicht mehr möglich. Um so mehr erscheint jedoch eine gesonderte Behandlung dieser Masse der Unfälle mit übermäßiger Geschwindigkeit als einziger Ursache notwendig. Sie spielt vor allem bei den Geschwindigkeitsunfällen mit nur einem Verkehrsteilnehmer eine Rolle, aber auch bei den Kollisionsfällen zwischen zwei und mehr Verkehrsteilnehmern ist sie von Bedeutung. Eine Übersicht über die Unfälle mit übermäßiger Geschwindigkeit in dieser Gliederung sei in der nachfolgenden Tabelle wiedergegeben.

Geschwindigkeitsunfälle	Unfälle mit			
	1 Verkehrsteilnehmer allein		2 Verkehrsteilnehmern und mehr, Geschwindigkeit jedoch nur bei 1 Verkehrsteilnehmer	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH
Insgesamt	4 543	100	12 345	100
davon mit Geschwindigkeit als einziger Ursache	1 616	36	1 975	16
in Verbindung mit anderen Ursachen	2 027	64	10 370	84

Bei den Unfällen mit nur einem Verkehrsteilnehmer waren rund 36 vH, bei den Kollisionen zwischen mehreren Verkehrsteilnehmern jedoch nur 16 vH mit übermäßiger Geschwindigkeit als einzige Ursache bezeichnet. So erscheint das Ergebnis der Auszählung gerade bei der Gruppe der Unfälle mit nur einem Verkehrsteilnehmer bei dem gegenwärtigen Stand der Statistik als unbefriedigend. Wenn nun im Folgenden versucht werden soll, zunächst bei diesen einfachen Unfällen einzelner Fahrzeuge den Zusammenhang der übermäßigen Geschwindigkeit mit weiteren Ursachen und mit ihren äußeren Umständen zu untersuchen, so ergibt sich gerade für diese Masse von 1616 Unfällen, bei denen weitere Angaben im Rahmen der eigentlichen

Ursachenfeststellung von den Polizeibeamten nicht gemacht worden sind, die Aufgabe, aus anderen beschreibenden Merkmalen eine Vorstellung über den Ablauf dieser Unfälle zu finden.

Für die weitere Untersuchung dieser Unfälle bietet sich nun in den Angaben über den Unfallort eine brauchbare Handhabe. Die in diesem Abschnitt der Erhebung enthaltene Frage, ob sich der Unfall in einer Kurve oder auf einer Kreuzung zugetragen hat, ist bis jetzt noch wenig ausgewertet worden. Im Rahmen einer Betrachtung der durch übermäßige Geschwindigkeit verursachten Unfälle sind diese hierbei erhobenen Angaben zweifellos von großer Bedeutung. Hohe Geschwindigkeiten haben in Kurven andere Wirkungen als auf gerader Strecke. Ein Unfall eines einzelnen Verkehrsteilnehmers, für den übermäßige Geschwindigkeit angegeben wird, ist schon erklärbar, wenn zugleich bekannt ist, daß er mit dem Fahren in einer Kurve zusammenhängt. Zu wenig herabgesetzte Geschwindigkeit kann hier zum Abkommen von der Fahrbahn führen. Wenn das Fahrzeug dabei nicht stürzt oder sich überschlägt, endet die Fahrspur meist bei einem Hindernis, das den Unfall vollends in allen seinen Folgen auslöst. Bei Geschwindigkeitsunfällen mit nur einem Verkehrsteilnehmer in Kreuzungen liegen ähnliche Verhältnisse vor. Hier wird es sich um ein Abbiegen handeln, das dem Fahren in einer Kurve entspricht. Wo bei Unfällen in Kurven — bei Alleinunfällen auch auf Kreuzungen — übermäßige Geschwindigkeit angegeben wird, könnte wohl am besten von zu schnellem Fahren in der Kurve als der Unfallursache gesprochen werden.

Bevor nun versucht werden wird, auf diesen Ursachenzusammenhang in seinen Einzelheiten einzugehen, ist wohl ein Überblick über Geschwindigkeitsunfälle, die sich nach den Aufzeichnungen in den Statistischen Meldeblättern im Bereich einer Kurve ereigneten, angebracht. Da auch die Unfälle auf Kreuzungen zu einem Teil hierzu gehören, sind sie dabei mit aufgeführt.

An der Tabelle fällt vor allem auf, daß der auf das Fahren in Kurven zurückzuführende Anteil bei den Alleinunfällen höher ist als bei den Unfällen zwischen mehreren Verkehrsteilnehmern. Bei den Unfällen auf Kreuzungen liegen die Verhältnisse umgekehrt. Nach den Angaben der Polizei sind von den Alleinunfällen nur 17 vH, von den Unfällen zwischen zwei und mehr Verkehrsteilnehmern dagegen 38 vH auf einer Kreuzung geschehen. Bei den Alleinunfällen dieser Art handelt es sich in der Hauptsache wohl um Fälle zu schnellen Fahrens beim Abbiegen. In der geschlossenen Ortslage lassen sich danach im ganzen 55 vH der Alleinunfälle nach dem angegebenen Merkmal des Unfallorts durch zu schnelles Fahren in einer Kurve oder beim Abbiegen erklären. Am deutlichsten wird dieser Zusammenhang bei den Alleinunfällen, bei denen außer übermäßiger Geschwindigkeit keine weiteren Ursachen mehr angegeben worden sind. Nach den Zahlen der Tabelle lassen sich in geschlossener Ortslage 60 vH der Unfälle dieser Gruppe auf zu schnelles Fahren in einer Kurve oder beim Abbiegen zurückführen, in der nicht geschlossenen Ortslage 56 vH.

Die Geschwindigkeitsunfälle, insbesondere auf Kreuzungen und in Kurven in Baden-Württemberg 1954

Geschwindigkeitsunfälle	In geschlossener Ortslage					In nicht geschlossener Ortslage				
	zusammen	davon				zusammen	davon			
		auf Kreuzungen	in Kurven		auf Kreuzungen		in Kurven			
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH		
Mit nur 1 Verkehrsteilnehmer	1 068	332	17	755	38	2 575	82	3	1 250	49
darunter mit Ursache übermäßiger Geschwindigkeit allein	689	125	18	292	42	927	34	4	479	52
in Verbindung mit anderen Ursachen	1 279	207	16	463	36	1 648	48	3	771	47
Zwischen 2 und mehr Verkehrsteilnehmern	8 564	3 255	38	1 252	15	3 781	324	9	1 094	29
darunter mit Ursache übermäßiger Geschwindigkeit allein	1 284	300	23	199	15	601	24	3	167	24
in Verbindung mit anderen Ursachen	7 280	2 955	41	1 053	14	3 090	300	10	927	30
Geschwindigkeitsunfälle insgesamt	10 532	3 587	34	2 007	19	6 356	406	6	2 344	37
darunter mit Ursache übermäßiger Geschwindigkeit allein	1 973	425	22	491	25	1 618	58	4	646	40
dagegen alle Straßenverkehrsunfälle	55 858	21 190	38	4 876	9	20 086	1 950	10	4 619	23

Für den Rest fehlen zusätzlich Anhaltspunkte; sei es, daß die Beschreibung der Unfallstelle, d. h. die Angabe, ob es sich um eine Kurve gehandelt hat, versäumt wurde, oder daß die Anschreibung anderer wohl feststellbarer Ursachen unterlassen worden ist. Bei höheren Geschwindigkeiten kommt es auch schon bei schwächer gekrümmten Straßen zu den unangenehmen Wirkungen der Fliehkraft, die schließlich zu einem solchen Unfall führen kann. In diesen Fällen wird dann meist der Unfallbereich nicht ausschließlich als Kurve bezeichnet sein.

Aus der Tabelle ist weiter zu ersehen, daß der Anteil der durch Kurven bedingten Geschwindigkeitsunfälle in nicht geschlossener Ortslage wesentlich höher ist als im Ortsverkehr. Während jedoch im Ortsverkehr Kurven als Unfallstelle, vor allem bei den Alleinunfällen keine große Rolle spielen, sind sie in nicht geschlossener Ortslage auch bei den Kollisionsfällen, d. h. bei den Unfällen zwischen zwei und mehr Verkehrsteilnehmern, etwas häufiger. Allerdings handelt es sich hier um kompliziertere Unfälle, bei denen zwar auch die Wirkungen der Fliehkraft im Spiele sein können, deren Ablauf jedoch aus dem gegenseitigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer erklärt werden muß. So erweist es sich auch hier wieder als zweckmäßig, die Geschwindigkeitsunfälle mit nur einem Verkehrsteilnehmer im einzelnen gesondert von den Kollisionsfällen zu betrachten.

Die Geschwindigkeitsunfälle mit nur einem Verkehrsteilnehmer

In der Gruppe der Unfälle mit nur einem Verkehrsteilnehmer, bei denen außer übermäßiger Geschwindigkeit keine weiteren Ursachen mehr angegeben worden sind, hat sich durch Hinzunahme eines beschreibenden Merkmals der Unfallstelle, nämlich daß es sich bei dieser um eine Kurve oder um eine Kreuzung gehandelt hat, eine bessere Vorstellung von dem Unfallhergang ergeben. Der hier zu Grunde liegende Gedanke bedarf vielleicht noch einiger Ausführungen. Er besagt ja im Grunde genommen, daß eine hohe Geschwindigkeit allein noch zu keinem Unfall zu führen braucht, wenn nicht noch zusätzlich weitere, einen Unfall auslösende Tatsachen hinzutreten. Bei einer wenig dicht befahrenen Straße, die sich in gutem Zustand befindet, wird z. B. eine hohe Geschwindigkeit bei entsprechender Fahrweise ohne weiteres möglich sein. Die Anschreibung der Unfallursache über-

mäßige Geschwindigkeit wäre danach nur berechtigt, wenn der Unfall bei einer geringeren Geschwindigkeit zu vermeiden gewesen wäre. Daß in der Praxis der Unfallaufnahme hier eine Grenze nicht gezogen werden kann, liegt auf der Hand. Um so mehr kommt es darauf an, die Geschwindigkeitsunfälle hinsichtlich des Zusammenwirkens verschiedener Ursachen zu untersuchen. Dem Gedanken, daß notwendigerweise immer eine zweite Ursache angegeben werden muß, wie er oben auch schon ausgesprochen worden ist, kommt hier zunächst die Bedeutung einer Arbeitshypothese zu, die durch die Erfahrungen möglicherweise noch bestätigt werden kann.

Bevor nun an eine kritische Darstellung der häufigsten Kombinationen der Ursache der übermäßigen Geschwindigkeit mit anderen Ursachen gegangen werden kann, sind zunächst noch einige Ausführungen über die Häufung der Unfallursachen nötig, wie sie sich aus einer einfachen, für die Geschwindigkeitsunfälle von Krafträdern, Personenkraftwagen und Lastkraftwagen durchgeführten Auszählung ergeben haben. In der nachstehend wiedergegebenen Tabelle sind die heute gültigen Bezeichnungen der Ursachen, soweit sie unmittelbar beim Führer eines Fahrzeugs, also in dessen Verhalten liegen, in einer anderen Reihenfolge als der des Statistischen Meldeblattes aufgeführt⁶. Zunächst sind hier einige Ursachen zu einer Gruppe zusammengefaßt, die für Geschwindigkeitsunfälle mit nur einem Verkehrsteilnehmer nicht recht verständlich erscheinen. So ist hier falsches Überholen oder Vorbeifahren aufgeführt, das ohne Mitwirkung oder Beteiligung eines zweiten Verkehrsteilnehmers nicht denkbar ist. Wohl läßt sich mit dieser Beschreibung die Vorstellung verbinden, daß das verunglückte und zu Schaden gekommene Fahrzeug beim Überholen und bei zu starkem Abbiegen infolge hoher Geschwindigkeit aus der Fahrbahn gekommen ist, allerdings ohne dem zu überholenden Fahrzeug, das als zweiter Verkehrsteilnehmer eigentlich hätte angeschrieben werden müssen, Schaden zu verursachen. Es ist jedoch keinesfalls sicher, daß alle diese Unfälle auf einem solchen Vorgang des zu schnellen Fahrens in einer Kurve beruhen. Es ist ebenso auch möglich, daß es sich um ungenaue Angaben handelt.

Auch bei den übrigen in diesem Abschnitt der Tabelle aufgeführten Ursachen ist an die Mitwirkung

⁶ Vergl. dazu den Meldeblattvordruck am Schluß des Bandes.

Die Summe der unmittelbaren, beim Fahrzeugführer liegenden Ursachen bei Geschwindigkeitsunfällen mit nur einem Verkehrsteilnehmer und Angabe mehrerer Ursachen in Baden-Württemberg 1954

Unmittelbare Ursachen beim Fahrzeugführer ¹⁾	Bei Geschwindigkeitsunfällen insgesamt	Darunter bei Unfällen von		
		Kraft-rädern	Personen-kraft-wagen	Last-kraft-wagen
Anzahl der Feststellungen				
Nichtbeachten der Vorfahrt (1)	3	1	2	—
Falsches Überholen oder Vorbeifahren (3)	77	30	29	13
Nichtplatzmachen beim Ausweichen (4)	—	—	—	—
Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen (6)	—	—	—	—
Nichtbeachten der vom Fahrzeugführer gegebenen Zeichen (7)	1	—	1	—
Vorschriftswidriges Fahren an Straßenbahnhaltestellen (8)	2	—	1	1
Nichtbeachten der Abblendvorschriften (9)	8	1	4	3
Verkehrswidriges Parken (12)	4	1	3	—
Zu dichtes Auffahren im Verkehr (16)	23	16	3	4
Zusammen ...	118	49	43	21
Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn (11)	704	281	303	107
Falsches Einbiegen oder Wenden (2)	48	16	20	9
Zusammen ...	752	297	323	116
Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung (5)	69	34	29	5
Nichtbeachten der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen (10)	31	11	6	12
Unachtsames Öffnen der Wagentür (17)	2	—	2	—
Unachtsames Ein- bzw. Ausfahren (18)	1	—	1	—
Fahrer unter Alkoholeinfluß (19)	640	312	255	64
Ermüdung des Fahrers (20)	48	16	23	8
Körperliche und gesundheitliche Behinderung des Fahrers (21)	19	5	10	2
Sonstige Ursachen (22)	39	14	15	8
Zusammen ...	858	392	341	99
Übermäßige Geschwindigkeit (15) (= Zahl der Unfälle)	2 927	1 025	1 329	482

¹⁾ Die eingeklammerten Zahlen entsprechen der Nummer der Ursache in dem Verzeichnis der beim Führer des Fahrzeugs liegenden Ursachen. (Vgl. dazu das Muster des Meldeblattes auf S. 03.)

eines zweiten Verkehrsteilnehmers zu denken, ohne den der Unfall nicht recht zu erklären wäre. Nennenswert ist hierbei nur noch zu dichtes Auffahren, wobei auch daran gedacht werden kann, daß das zu dicht aufgefahrene Fahrzeug eine Kollision mit einem anderen durch eine Ausweichbewegung verhindern wollte, bei der es dann infolge der Geschwindigkeit zu dem Unfall kam.

Für die weitere Betrachtung empfiehlt es sich, die hier aufgeführten Ursachen zu vernachlässigen. Unfälle mit übermäßiger Geschwindigkeit, bei denen diese Ursachen angegeben worden sind, werden bei der späteren Betrachtung zweckmäßigerweise weglassen, um das Bild der Ursachenzusammenhänge nicht durch Fehler zu stören.

In der Tabelle fällt nun auch die Ursache des Fahrens auf der falschen Fahrbahn oder des Fahrens außerhalb der Fahrbahn auf, die verhältnismäßig oft angegeben worden ist. Die beiden nebeneinander ver-

wendeten Bezeichnungen lassen erkennen, daß die Ursache verschiedenartige Fälle umfaßt. Fahren außerhalb der Fahrbahn deutet auf Abkommen von der Fahrbahn, das weniger als Ursache des Unfalls sondern als Auswirkung des zu schnellen Fahrens oder eines anderen Fehlers zu denken wäre. Beim Fahren auf der falschen Fahrbahn kann es nur in Kollision mit einem zweiten Verkehrsteilnehmer zu einem Unfall kommen. Man wird nicht fehl gehen in der Annahme, daß in den hier erfaßten Angaben hauptsächlich die infolge der übermäßigen Geschwindigkeit und anderer Umstände bei Richtungsänderungen eingetretene Wirkung zum Ausdruck kommt, wofür sich später durch den Nachweis, daß diese Unfälle vorwiegend in Kurven vorgekommen sind, eine Bestätigung ergeben wird. Geschwindigkeitsunfälle, bei denen diese Ursache ohne eine weitere dritte Ursache vorkommt, werden später ebenfalls gesondert behandelt, wie auch die Unfälle durch falsches Einbiegen oder Wenden, für die ähnliches gilt. Für die eigentliche Betrachtung des Zusammenhangs der Ursache übermäßiger Geschwindigkeit und den anderen im Verhalten der Fahrzeugführer liegenden Ursachen ergibt sich auf diese Weise eine der Zahl der Fälle nach nicht unwesentliche Einschränkung. Unter den in diesem letzten Abschnitt der Tabelle aufgeführten Ursachen nimmt Alkoholeinfluß eine hervortretende Stellung ein.

Der Fortgang der Untersuchung muß nun darin bestehen, die in dieser Tabelle für sich als Fälle gezählten Ursachen zu den Geschwindigkeitsunfällen mit nur einem Verkehrsteilnehmer in Beziehung zu setzen, d. h. nichts anderes, als diese Unfälle nach den möglichen Kombinationen aus den verschiedenen Ursachen auszuzählen. Diesem hier einmal notwendigen Versuch sei als Vorstufe noch eine Übersicht über die nach der Gliederung der vorhergehenden Tabelle unter Auslassung der unklaren und unvollständigen Fälle gebildeten Gruppen der Geschwindigkeitsunfälle mit nur einem Verkehrsteilnehmer vorangestellt. Es kommt hierbei darauf an, den Anteil des zu schnellen Fahrens in der Kurve, soweit es sich nach den Aufzeichnungen in den Statistischen Meldeblättern nachweisen läßt, für diese Unfallgruppen zu zeigen.

Es darf hierbei nochmals daran erinnert werden, daß bei den Geschwindigkeitsunfällen mit nur einem Verkehrsteilnehmer auch die Unfälle, die sich auf einer Kreuzung ereignet haben, mit der Ursache zu schnellen Fahrens beim Abbiegen gleichgesetzt werden. Sie lassen sich demnach mit der Ursache zu schnellen Fahrens zusammenfassen. Auf diese Weise ergibt sich deshalb bei den Alleinunfällen mit übermäßiger Geschwindigkeit ein Anteil von 52 vH für zu schnelles Fahren in einer Kurve oder beim Abbiegen. Geht man von der Gruppe der Unfälle aus, bei denen die Angaben weiterer Ursachen als der übermäßigen Geschwindigkeit unterlassen worden sind, so ergibt sich der noch etwas höhere Anteil von 58 vH.

Noch höher ist offenbar der Einfluß des zu schnellen Fahrens in Kurven oder beim Abbiegen bei den Unfällen, für die neben übermäßiger Geschwindigkeit noch Fahren auf der falschen Fahrbahn bzw. außerhalb der Fahrbahn angegeben worden ist. Fast zwei Drittel der Unfälle dieser Gruppe lassen sich auf zu schnelles Fahren in der Kurve zurückführen. Das gleiche gilt auch für die Unfälle mit falschem Einbiegen oder Wenden als zweiter Ursache.

Der nachweisbare Anteil des zu schnellen Fahrens in der Kurve bei Unfällen mit nur einem Verkehrsteilnehmer in Baden-Württemberg 1954

Art	Geschwindigkeitsunfälle mit nur einem Verkehrsteilnehmer insgesamt		darunter Unfälle					
			von Kraft- rädern		von Per- sonenkraft- wagen		von Lastkraft- wagen	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
Alleinunfälle ohne Angabe weiterer Ursachen	1 616	100	765	100	568	100	178	100
darunter								
auf Kreuzungen	159	9,8	77	10,0	48	8,5	17	9,5
in Kurven	771	47,7	431	60,3	208	36,6	66	37,1
bei Richtungsänderung insgesamt	930	57,5	538	70,3	256	45,1	83	46,6
Alleinunfälle, bei denen nur Fahren auf der falschen Fahrbahn bzw. außer halb der Fahrbahn als weitere Ursache angegeben ist	318	100	139	100	132	100	42	100
darunter								
auf Kreuzungen	15	4,7	8	5,7	6	4,6	1	2,4
in Kurven	190	59,7	101	72,7	70	53,0	17	40,5
bei Richtungsänderung insgesamt	205	64,4	109	78,4	76	57,6	18	42,9
Alleinunfälle mit der Angabe von falschem Einbiegen oder Wenden	23	100	9	100	8	100	3	100
darunter								
auf Kreuzungen	14	60,9	4	44,5	6	75,0	1	33,3
in Kurven	4	17,4	2	22,2	1	12,5	1	33,3
bei Richtungsänderung insgesamt	18	78,3	6	66,7	7	87,5	2	66,6
Übrige Alleinunfälle	2 468	100	829	100	1 143	100	418	100
darunter								
auf Kreuzungen	205	8,3	76	9,2	88	7,7	41	9,8
in Kurven	956	38,7	303	47,4	308	34,8	140	33,5
bei Richtungsänderung insgesamt	1 161	47,0	469	56,6	486	42,5	181	43,3
Summe der Alleinunfälle	4 425	100	1 742	100	1 851	100	641	100
darunter								
auf Kreuzungen	393	8,9	165	9,5	148	8,0	60	9,4
in Kurven	1 921	43,4	957	54,9	677	36,6	224	34,9
bei Richtungsänderung insgesamt	2 314	52,3	1 122	64,4	825	44,6	284	44,3

Zwischen den wichtigsten Gruppen der Kraftfahrzeuge bestehen dabei wesentliche Unterschiede, die unschwer zu erkennen sind. Sie sind ohne Zweifel auch Ausdruck der technischen Eigenart der Fahrzeuge. Am häufigsten ist es durch zu schnelles Fahren in Kurven bei den Kraftträdern zu Unfällen gekommen, die ja besonders durch Sturz gefährdet sind.

Die Darstellung der vielfältigen Verbindungen der Ursache der übermäßigen Geschwindigkeit, wie sie z. Zt. erfaßt wird, mit den mannigfaltigen anderen Ursachen, wie sie in der für die Erhebung geltenden Systematik der möglichen Fälle enthalten sind, ist naturgemäß infolge der Vielzahl der Kombinationen sehr schwierig. Eine verwertbare Erkenntnis der Zusammenhänge läßt sich hierbei nur durch eine Verdichtung des Bildes auf die Kombinationen mit der größten Häufigkeit erzielen. Der Weg, der hierzu beschränkt werden soll, mag an dem Beispiel der Kraft-radunfälle, wie es in der nachfolgenden Tabelle enthalten ist, erläutert werden.

In der Übersicht ist die um die unklaren Fälle⁷ verminderte Zahl der Alleinunfälle von Kraftträdern, bei denen neben übermäßiger Geschwindigkeit noch weitere Ursachen bezeichnet werden, nach der zweiten und dritten Ursache aufgegliedert. Die Fälle mit vier und mehr Ursachen sind auf diesen Rahmen durch Nichtberücksichtigung der für diese Kombination weniger wesentlich erscheinenden Ursachen zurückgeführt worden. Eine gewisse Richtlinie für diese Maßnahme läßt die Reihenfolge der im Kopf angegebenen Ursachen oder Ursachengruppen erkennen. Die Zeile beginnt mit den nach ihrer zahlenmäßigen Bedeutung geordneten unmittelbaren, im Verhalten der Fahrzeugführer liegenden Ursachen. Ihr folgen technische Mängel und die in den äußeren Umständen der Straßen und in den Witterungseinflüssen liegenden Ursachen. Bei der Auszählung ist so vorgegangen worden, daß zunächst von der Gesamtsumme von 824 Unfällen diejenigen mit der Ursache des Alkoholeinflusses ausgesondert worden sind, die dann in ihrer Spalte hinsichtlich der weiteren Ursachenverbindungen noch näher aufgegliedert sind. Von dem Rest ist dann die Masse der Fälle mit der nächsten Ursache abgesondert worden, die ebenfalls weiter aufgegliedert worden ist, usw. Die Reihe der Ursachengruppen folgt hierbei gewissermaßen dem Grad ihrer Vermeidbarkeit. Die im Einzelfall unausweichlichen Tatsachen der Straßenverhältnisse und der Witterung, nach denen sich der Fahrer in seinem Verhalten auch richten müßte, folgen an letzter Stelle.

Aus der auf diese Weise gegliederten Tabelle läßt sich nun entnehmen:

1. Die durch übermäßige Geschwindigkeit verursachten Alleinunfälle von Kraftträdern stehen zu einem großen Teil mit Alkoholeinfluß in Zusammenhang. Die Tabelle weist hier 309 solche Unfälle aus, die rund 38 vH der Gesamtsumme ausmachen.
2. Die Unfälle mit anderen unmittelbaren Ursachen, ebenso auch die Unfälle, bei denen keine weiteren Ursachen beim Führer, dagegen aber technische Mängel beim Fahrzeug vorliegen, kamen verhältnismäßig selten vor.
3. Der Zahl nach sehr häufig waren die Unfälle, bei denen neben übermäßiger Geschwindigkeit nur in der Straße liegende Ursachen angegeben waren. Hier handelt es sich um 290 Fälle oder 35 vH der Gesamtsumme. Unter diesen Unfällen tritt die Ursache der Glätte der Straße infolge Regen, Schnee, Eis oder Ölspur besonders hervor. Die in den Witterungsverhältnissen liegenden Ursachen treten vorwiegend in Verbindung mit diesen Unfällen auf.
4. Bei rund vier Fünftel der in den einzelnen Spalten aufgeführten Unfälle sind neben der Ursache der übermäßigen Geschwindigkeit und der im Kopf der Tabelle angegebenen zweiten Ursache keine weiteren Ursachen mehr angegeben worden. Die bei dem übrigen Fünftel der Unfälle vorliegenden Ursachenkombinationen betreffen hauptsächlich Straßenverhältnisse und Witterungseinflüsse.

Es läßt sich hierbei nicht übersehen, daß die ausgezählte Masse der Unfälle im Verhältnis schon zu klein ist, um die möglichen Ursachenkombinationen

⁷ Vergl. dazu Tabelle auf Seite 30.

Unfälle von Krafträdern allein infolge übermäßiger Geschwindigkeit, bei denen noch weitere Ursachen angegeben waren

Bezeichnung der dritten Ursache	n a c h d e r z w e i t e n U r s a c h e													
	Alkoholeinfluß	Nichtbeachten der Verkehrsregelungen und Warnzeichen	Ermüdung	Technische Mängel		Ursachen bei der Straße						Witterungseinflüsse	Andere Einflüsse	Zusammen
				Insgesamt	darunter Bremsen	Glätte durch Regen, Schnee, Eis	Ölspur	Schlechte Beschaffenheit der Straßenoberfläche	Enge und Unübersichtlichkeit	Sonstige	Zusammen			
Insgesamt	309	35	12	37	12	204	29	48	64	21	366	40	25	824
darunter														
ohne Angaben weiterer Ursachen	245	18	8	21	9	145	27	40	59	19	290	39	25	646
In Verbindung mit Nichtbeachten von Verkehrsregelungen und Warnzeichen	8	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Ermüdung	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Technische Mängel	7	1	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	11
darunter Bremsen	3	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
In der Straße liegende Ursachen	36	13	3	11	—	19	1	4	2	1	27	—	—	90
Witterungseinflüsse	7	1	1	2	—	39	1	—	2	1	43	—	—	54
Andere Einflüsse	2	1	—	—	—	1	—	4	1	—	6	1	—	10
dagegen:														
Gesamtzahl der erhobenen Feststellungen	456	64	20	63	18	291	32	62	87	24	496	43	28	1 170

Alleinunfälle bei Krafträdern, Personenkraftwagen und Lastkraftwagen mit zwei und mehr Ursachen nach den häufigsten Verbindungen der Ursache der übermäßigen Geschwindigkeit mit anderen Ursachen

Unfälle mit der zweiten Ursache	Unfälle mit nur einer anderen Ursache		Summe dieser Unfälle einschließlich der Kombinationen mit dritten Ursachen	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH

bei Krafträdern

Alkoholeinfluß beim Fahrer	245	37,9	309	37,5
Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung und von Warnzeichen	18	2,8	35	4,2
Ermüdung	8	1,2	12	1,5
Technische Mängel	21	3,3	37	4,5
Ursachen bei der Straße	290	44,9	366	44,4
darunter Glätte	172	26,6	233	28,3
Einflüsse der Witterung	39	6,0	40	4,9
Sonstige	25	3,9	25	3,0
Zusammen	646	100	824	100

bei Personenkraftwagen

Alkoholeinfluß beim Fahrer	180	23,0	247	21,7
Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung und von Warnzeichen	13	1,7	35	3,1
Ermüdung	12	1,5	17	1,5
Technische Mängel	34	4,4	131	11,5
Ursachen bei der Straße	495	63,3	655	57,7
darunter Glätte	409	52,3	607	53,4
Einflüsse der Witterung	32	4,1	35	3,1
Sonstige	16	2,0	16	1,4
Zusammen	782	100	1 136	100

bei Lastkraftwagen

Alkoholeinfluß beim Fahrer	43	15,2	63	15,2
Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung und von Warnzeichen	3	1,1	15	3,6
Ermüdung	6	2,1	8	1,9
Technische Mängel	28	9,9	72	17,4
Ursachen bei der Straße	184	65,3	238	57,4
darunter Glätte	168	59,6	214	51,6
Einflüsse der Witterung	12	4,3	13	3,1
Sonstige	6	2,1	6	1,4
Zusammen	282	100	415	100

bis ins einzelne zu verfolgen. Sie genügen aber um zu zeigen, welcher Art die am häufigsten vorkommenden Ursachenverbindungen sind. Für den Vergleich mit den Geschwindigkeitsunfällen einzelner Personenkraftwagen und Lastkraftwagen⁸ erübrigt sich eine solche ausführliche tabellarische Darstellung. An ihrer Stelle soll die nebenstehende, etwas vereinfachte Übersicht gesetzt werden, die sich auf die Darbietung der Reihen beschränkt, die den beiden ersten Zeilen der obenstehenden Tabelle entsprechen.

Da die Unfälle, für die neben übermäßiger Geschwindigkeit nur eine weitere Ursache angegeben worden ist, wie bereits erwähnt wurde, allein vier Fünftel der Gesamtsumme ausmachen, gibt diese Reihe für sich genommen schon eine gute Vorstellung davon, welche Ursachenverbindungen als die wichtigsten anzusprechen sind. Die Tabelle vermittelt in der Hauptsache folgende Erkenntnisse:

1. Das Hauptgewicht liegt ganz allgemein bei den Unfällen, die neben übermäßiger Geschwindigkeit ausschließlich durch Ursachen bei der Straße gekennzeichnet sind, bei denen also weitere beim Fahrer des Fahrzeugs oder bei diesem selbst liegende Ursachen nicht angegeben wurden. Bei den Krafträdern ist diese Ursachenkombination allerdings relativ weniger häufig als bei den Personenkraftwagen und Lastkraftwagen.
2. Die Ursache des Alkoholeinflusses beim Fahrzeugführer spielt dafür bei den Krafträdern eine relativ größere Rolle als bei den Personenkraftwagen und bei den Lastkraftwagen.
3. Bei den Unfällen der Personenkraftwagen und der Lastkraftwagen haben sich auch zu einem nicht unbeträchtlichen Teil technische Mängel des Fahrzeugs bei diesen Geschwindigkeitsunfällen ausgewirkt.

Auch bei dieser Darstellung der häufigsten Ursachenkombinationen liegt wieder die Frage nahe, wie viele

⁸ Auf die Darstellung der nur sehr kleinen Masse von Geschwindigkeitsunfällen bei Fahrrädern kann verzichtet werden.

Die Unfälle durch zu schnelles Fahren in der Kurve und die übrigen Unfälle durch übermäßige Geschwindigkeit von einzelnen Krafträdern, Personenkraftwagen und Lastkraftwagen in Baden-Württemberg 1954

Unfälle mit der Ursache übermäßiger Geschwindigkeit	Alleinunfälle von Krafträdern			Alleinunfälle von Personenkraftwagen			Alleinunfälle von Lastkraftwagen		
	durch zu schnelles Fahren in der Kurve ¹⁾	übrige Unfälle mit der Ursache übermäßiger Geschwindigkeit	Ins-gesamt	durch zu schnelles Fahren in der Kurve ¹⁾	übrige Unfälle mit der Ursache übermäßiger Geschwindigkeit	Ins-gesamt	durch zu schnelles Fahren in der Kurve ¹⁾	übrige Unfälle mit der Ursache übermäßiger Geschwindigkeit	Ins-gesamt
Unfälle ohne Angabe weiterer Ursachen	765	—	765	568	—	568	178	—	178
Unfälle mit der Angabe von Fahren auf der falschen Fahrbahn ²⁾	281	—	281	303	—	303	107	—	107
Summe ...	1 046	—	1 046	871	—	871	285	—	285
Unfälle mit der Angabe des Alkoholeinflusses beim Fahrer	107	112	309	129	118	247	34	29	63
Unfälle mit technischen Mängeln	26	11	37	50	81	131	33	39	72
Unfälle ohne unmittelbare Ursachen nur mit Ursachen bei der Straße	100	176	366	270	385	655	106	132	238
Übrige Unfälle mit zweiter und dritter Ursache ...	50	56	112	37	66	103	8	34	42
Summe ...	460	355	824	486	650	1 136	181	234	415
Alleinunfälle insgesamt	1 109	621	1 790	856	1 041	1 897	306	354	660
in vH	65	35	100	45	55	100	46	54	100

¹⁾ Zu schnelles Fahren in Kurven, beim Abbiegen und sonst in der Änderung der Fahrtrichtung. — ²⁾ Oder außerhalb der Fahrbahn und Unfälle mit der Ursache des falschen Einbiegens oder Wendens.

der Unfälle beim Fahren in der Kurve geschehen sind. Wie die obenstehende Tabelle erkennen läßt, ist auch bei den Unfällen, für die mehrere Ursachen angegeben worden sind, insbesondere bei den wichtigsten Ursachenkombinationen, der Anteil der Unfälle in einer Kurve oder beim Abbiegen ziemlich bedeutend. Er betrug z. B. bei den durch Alkoholeinfluß bedingten Unfällen der Krafträder fast zwei Drittel, bei denen der Personenkraftwagen etwas mehr als die Hälfte der Gesamtsumme. Bei den durch Umstände der Straße mitbedingten Unfällen der Krafträder stehen 52 vH, bei denen der Personenkraftwagen 41 vH mit dem Fahren in Kurven in Zusammenhang.

Die dargebotene Tabelle ist nun wieder auf die Gesamtsumme aller Geschwindigkeitsunfälle mit nur einem Verkehrsteilnehmer ausgedehnt. Dabei wird der Versuch unternommen, das zu schnelle Fahren in einer Kurve als Unfallursache für sich zu begreifen und darzustellen. Ein strenger statistischer Nachweis für diese Art von Unfällen ist an die Angabe des Merkmals der Kurve oder der Kreuzung für den Unfallbereich gebunden. Die vorliegende Erscheinung ist damit aber nicht vollständig zu erfassen, da oft schwächer gekrümmte Kurven, die aber bei hoher Geschwindigkeit zur Auswirkung gekommen sind, meistens nicht angegeben werden. Auch plötzliche und schnelle Änderungen der Fahrtrichtung, die ihrem Wesen nach hierher gehören, sind mit der Anschreibung dieser Ortsmerkmale nicht erfaßt. Wenn nun auch noch keine sicheren und vollständigen Angaben über die Auswirkungen der Ursachen des zu schnellen Fahrens in Kurven möglich sind, sollte doch an Hand des vorliegenden statistischen Materials für die Geschwindigkeitsunfälle mit nur einem Verkehrsteilnehmer ein solcher Versuch einmal gemacht werden. Bei den Geschwindigkeitsunfällen, bei denen keine weiteren Ursachen mehr angegeben worden sind, ebenso bei den dazu gehörenden Unfällen mit der zusätzlichen Angabe von Fahren auf der falschen Fahrbahn oder außerhalb der Fahrbahn oder mit der Angabe des falschen Einbiegens oder Wendens ist davon ausgegangen worden, daß sie fast ausschließlich mit dem Fahren in der

Kurve zusammenhängen. Für diese Annahme sprechen vor allen Dingen auch die bei zahlreichen Rückfragen gesammelten Erfahrungen.

Die Zusammenfassung ergibt, daß bei den Kraftradunfällen fast zwei Drittel sich auf zu schnelles Fahren in der Kurve zurückführen lassen. Bei den Personenkraftwagen und Lastkraftwagen ist der Anteil dieser Unfälle etwas geringer. Er betrug bei den Personenkraftwagen 46 vH und bei den Lastkraftwagen 43 vH der Gesamtsumme.

Die Geschwindigkeitsunfälle mit zwei Verkehrsteilnehmern

In diesem Abschnitt werden die unklaren Unfälle außer acht gelassen, bei denen übermäßige Geschwindigkeit gleichzeitig bei zwei Verkehrsteilnehmern als Ursache angeschrieben worden ist⁹⁾. Zur Untersuchungsmasse gehören danach: Unfälle mit übermäßiger Geschwindigkeit als einziger Ursache und auch nur bei einem Verkehrsteilnehmer (a) und Unfälle, bei denen neben übermäßiger Geschwindigkeit noch weitere Ursachen angeschrieben worden sind (b). Um hier auf möglichst einfache Weise zu verwertbaren Ergebnissen zu kommen, ist diese Masse auf die Unfälle zwischen zwei verschiedenartigen Verkehrsteilnehmern begrenzt worden. Aus Gründen, die in dem augenblicklichen Erhebungsverfahren liegen, sind Unfälle unter gleichen Verkehrsteilnehmern, z. B. zwischen zwei Krafträdern und auch Unfälle, an denen Besatzungsfahrzeuge beteiligt sind, außer Betracht gelassen worden.

a) Wie schon oben angegeben worden ist, sind von den Unfällen mit zwei und mehr Verkehrsteilnehmern 16 vH nur mit der Ursache übermäßiger Geschwindigkeit bezeichnet. Weitere Feststellungen, die den einzelnen Unfall erklären können, sind nicht mitgeteilt worden. Während aber bei den Alleinunfällen dieser Art angenommen werden konnte, daß sie sich zum größten Teil auf zu schnelles Fahren in der Kurve zurückführen lassen, erscheint hier eine solche Er-

⁹⁾ Vergl. oben Seite 27

klärung sicherlich nur in den wenigsten Fällen als ausreichend. Wie die nachfolgende Übersicht erkennen läßt, ist auch nur für eine verhältnismäßig geringe Zahl dieser Fälle statistisch nachgewiesen worden, daß sie sich im Bereich einer Kurve zugetragen haben:

**Unfälle mit mehreren Verkehrsteilnehmern
mit übermäßiger Geschwindigkeit als einziger Ursache**

Bezeichnung	Insgesamt	darunter in Kurven	
		Anzahl	vH
Insgesamt	1 975	366	18,5
darunter Unfälle mit übermäßiger Geschwindigkeit beim			
Kraftrad	876	212	24,2
Personenkraftwagen	632	96	15,2
Lastkraftwagen	251	43	17,1
Fahrrad	155	10	6,5
Übrige	61	5	8,2

b) Durch die methodisch bedingten Einschränkungen ergibt sich hier eine Masse von 6334 Unfällen, d. h. also rund 51 vH aller Geschwindigkeitsunfälle mit 2 und mehr Verkehrsteilnehmern. Bei einem großen Teil dieser komplizierteren Unfälle kommen neben den mit der Ursache der übermäßigen Geschwindigkeit verbundenen weiteren Ursachen bei dem einen Verkehrsteilnehmer auch noch Ursachen bei dem anderen Verkehrsteilnehmer vor. Für eine Auszählung der Unfälle nach den hauptsächlichsten Kombinationen, wie sie bei den Alleinunfällen versucht werden konnte, bedeutet dies eine nicht unwesentliche Komplizierung. Um hier auf eine noch möglichst einfache Weise zu Ergebnissen zu kommen, geht die weitere Darstellung daher nur von der Auszählung der Ursachen in der Gliederung nach Verkehrsteilnehmergruppen aus.

Wie das an dem Beispiel der nachstehenden Tabelle gezeigt wird, sind nun für die nach Art des zu schnell gefahrenen Fahrzeugs gegliederten Geschwindigkeitsunfälle die Unfallursachen, soweit sie beim Fahrzeugführer lagen, ausgezählt worden. Wichtig ist dabei die Unterscheidung zwischen den mit übermäßiger Geschwindigkeit im Zusammenhang stehenden Ursachen bei dem einen und den Ursachen bei dem andern Verkehrsteilnehmer.

Um das Wesentliche genügend hervortreten zu lassen, ist die Übersicht auf die wichtigsten Ursachen beschränkt worden, die auch in zwei gegensätzliche Gruppen geordnet sind. Die erste Gruppe umfaßt Ursachen, die vorwiegend bei dem Fahrzeug liegen, dem auch die Ursache der übermäßigen Geschwindigkeit zugeschrieben worden ist. In der zweiten Gruppe sind die Ursachen aufgeführt, die hauptsächlich bei dem zweiten Verkehrsteilnehmer vorgekommen sind.

Unter den weiteren Ursachen der Geschwindigkeitsunfälle zwischen zwei Verkehrsteilnehmern, die in engem Zusammenhang mit dem zu schnellen Fahren stehen, tritt besonders falsches Überholen oder Vorbeifahren hervor. Bei den Geschwindigkeitsunfällen von Krafträdern z. B. ist diese Ursachenbezeichnung 466 Mal in unmittelbarer Verbindung mit der Ursache übermäßiger Geschwindigkeit und nur 53 Mal bei dem zweiten Verkehrsteilnehmer aufgetreten. Der weiteren Untersuchung dieser Fälle sind hier Grenzen gesetzt, da leider nicht zwischen falschem Überholen und falschem Vorbeifahren unterschieden werden kann. Soweit es sich bei diesen Unfällen um falsches Überholen handelt, wird die Ursache der übermäßigen Geschwindigkeit in ihrer Bedeutung etwas eingeschränkt. Der Verkehr erfordert, um den Überholvorgang möglichst kurz zu halten, normalerweise vorübergehend

Die weiteren bei Fahrzeugführern liegenden Ursachen der Geschwindigkeitsunfälle von Krafträdern, Personenkraftwagen und Lastkraftwagen mit einem zweiten Verkehrsteilnehmer in Baden-Württemberg 1954

Ursachen beim Fahrzeugführer	Bei Unfällen von Krafträdern					Bei Unfällen von Personenkraftwagen					Bei Unfällen von Lastkraftwagen				
	Ursachen beim Kraft- rad	Ursachen bei dem an- deren Ver- kehrs- teil- nehmer	Per- sonen- kraft- wagen	Last- kraft- wagen	Fahr- rad	Ursachen beim Per- sonen- kraft- wagen	Ursachen bei dem an- deren Ver- kehrs- teil- nehmer	Kraft- rad	Last- kraft- wagen	Fahr- rad	Ursachen beim Last- kraft- wagen	Ursachen bei dem an- deren Ver- kehrs- teil- nehmer	Kraft- rad	Per- sonen- kraft- wagen	Fahr- rad
Falsches Überholen oder Vorbeifahren	466	53	24	13	8	190	38	11	25	1	133	12	—	7	2
Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung	52	13	7	5	1	29	4	—	3	—	11	1	—	1	—
Nichtbeachten der vom Fahrzeugführer gegebenen Zeichen	127	6	2	2	2	21	4	—	2	1	10	1	—	1	—
Fahren auf der falschen Fahrbahn	339	132	64	21	27	155	67	12	31	12	69	11	3	7	1
Zu dichtes Auffahren im Verkehr	150	1	1	—	—	69	2	—	1	—	58	1	—	1	—
Alkoholeinfluß	116	17	3	2	12	61	8	2	2	4	24	1	—	—	1
Nichtbeachten der Vorfahrt	170	616	336	106	138	117	184	51	69	46	39	83	4	61	15
Falsches Einbiegen oder Wenden	53	314	155	44	102	26	92	13	34	43	19	21	2	14	5
Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden	9	32	6	10	11	12	44	3	32	6	12	18	—	8	3
Übrige Ursachen	110	263	112	51	76	71	84	16	28	25	17	30	2	19	5
Summe der Feststellungen	1 592	1 447	710	254	377	760	527	108	227	138	392	179	11	119	32

eine stärkere Erhöhung der Geschwindigkeit gegenüber dem voranfahrenden Fahrzeug.

Einen anderen Charakter haben die 339 Unfälle, bei denen übermäßige Geschwindigkeit mit Fahren auf der falschen Fahrbahn verbunden ist. Hier mischen sich die Fälle des Schleuderns und Abkommens infolge des Fahrens in der Kurve mit Fällen, bei denen aus anderen Gründen die richtige Fahrbahnseite nicht eingehalten worden ist. Bei Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung und der vom Fahrzeugführer gegebenen Zeichen hat offenbar mangelnde Aufmerksamkeit eine Rolle gespielt. Zu dichtes Auffahren im Verkehr wiederum stellt eine Ursache dar, die gleichbedeutend mit übermäßiger Geschwindigkeit ist. Bemerkenswert ist noch, daß Alkoholeinfluß bei den Geschwindigkeitsunfällen zwischen zwei Verkehrsteilnehmern wesentlich weniger in Erscheinung getreten ist als bei den Alleinunfällen.

Dem steht nun gegenüber, daß bei 616 Unfällen, die durch Geschwindigkeit bei einem Kraftrad verursacht worden sind, Nichtbeachten der Vorfahrt bei dem zweiten Verkehrsteilnehmer mitgewirkt hat. Bei 314 Unfällen spielt falsches Einbiegen oder Wenden bei dem zweiten Verkehrsteilnehmer eine Rolle. Beide Male handelt es sich um Feststellungen, die der

Die Häufigkeit einiger wichtiger Ursachen bei Unfällen von Krafträdern, Personenkraftwagen und Lastkraftwagen mit einem zweiten Verkehrsteilnehmer¹⁾

Ursache	Anzahl der Feststellungen			Auf 100 dieser Unfälle kamen Feststellungen	
	insgesamt	bei dem zu schnell gefahrenen Verkehrsteilnehmer	beim anderen	bei dem zu schnell gefahrenen Verkehrsteilnehmer	beim anderen
Falsches Überholen und Vorbeifahren	901	798	103	14	2
Fahren auf der falschen Fahrbahn, auch außerhalb der Fahrbahn	773	563	210	10	4
Zu dichtes Auffahren	281	277	4	5	0
Alkoholeinfluß	227	201	26	3	1
Nichtbeachten der Vorfahrt ..	1 109	326	783	6	14
Falsches Einbiegen	525	98	427	2	7

¹⁾ Ohne Unfälle mit gleichen Verkehrsteilnehmern.

Ursache der übermäßigen Geschwindigkeit beim Kraftrad etwas an Gewicht nehmen. Hier drängt sich ohne weiteres die Frage auf, ob es sich bei diesen Feststellungen nicht um die Hauptursache der Unfälle gehandelt hat. Es ist bemerkenswert, daß beide Fehler am häufigsten von Personenkraftwagen und Lastkraftwagen gegenüber den Krafträdern gemacht werden.

Die Verteilung der Ursachen auf die einzelnen Spalten steht in Zusammenhang mit der Häufigkeit der Kollision zwischen den beiden Fahrzeugen. Um diese Verhältnisse zu zeigen, sei in einer weiteren Tabelle die Zahl der dieser Betrachtung zugrunde liegenden Unfälle hinsichtlich der häufigsten Kollisionen aufgliedert.

Mit der Beschränkung auf die Zahlen der Unfallursachen, d. h. mit dem Verzicht auf eine Auszählung

Geschwindigkeitsunfälle zwischen zwei verschiedenen Verkehrsteilnehmern in Baden-Württemberg 1954

a) Unfälle mit übermäßiger Geschwindigkeit bei einem Kraftrad

Art	Unfälle insgesamt	davon Kollisionen mit			
		Personenkraftwagen	Lastkraftwagen	Fahrrad	Fußgänger
Unfälle insgesamt	3 368	1 189	404	463	916
davon mit Ursachen allein beim Kraftrad	1 193	513	200	143	189
mit Ursachen auch beim zweiten Verkehrsteilnehmer	Anzahl 2 175	676	204	320	747
	vH 65	57	50	69	82

b) Unfälle mit übermäßiger Geschwindigkeit bei einem Personenkraftwagen

Art	Unfälle insgesamt	davon Kollisionen mit			
		Kraftrad	Lastkraftwagen	Fahrrad	Fußgänger
Unfälle insgesamt	1 664	226	608	185	404
davon mit Ursachen allein beim Personenkraftwagen ..	842	126	448	72	88
mit Ursachen auch beim zweiten Verkehrsteilnehmer	Anzahl 822	100	160	113	316
	vH 49	44	26	61	78

c) Unfälle mit übermäßiger Geschwindigkeit bei einem Lastkraftwagen

Art	Unfälle insgesamt	davon Kollisionen mit			
		Kraftrad	Personenkraftwagen	Fahrrad	Fußgänger
Unfälle insgesamt	689	59	385	62	65
davon mit Ursachen allein beim Lastkraftwagen	475	48	278	37	21
mit Ursachen auch beim zweiten Verkehrsteilnehmer	Anzahl 214	11	107	25	44
	vH 31	19	28	40	68

der Geschwindigkeitsunfälle zwischen zwei Verkehrsteilnehmern nach den hauptsächlichsten Ursachenverbindungen, ist hier nach dem gegenwärtigen Stand der Statistik eine Grenze für weitere Untersuchungen gezogen. Anhand der wiedergegebenen Zahlen der Unfallursachen ist es z. B. nicht mehr möglich, den gerade bei den Unfällen mit der zweiten Ursache des falschen Überholens oder Vorbeifahrens oder des Fahrens auf der falschen Fahrbahn berührten Fragen nach dem Zusammenhang mit dem Ausbauzustand der Straße und der Straßenbreite usw. nachzugehen. Bei vielen dieser Unfälle wird der Tatbestand gegeben sein, daß der Fahrer seine Geschwindigkeit nicht diesen Straßenverhältnissen genügend angepaßt hat. Die bei den Alleinunfällen so häufige Feststellung, daß bei glatter oder schlüpfriger Straße zu schnell gefahren worden ist, spielt auch bei den Unfällen zwischen zwei Verkehrsteilnehmern wiederum eine bedeutende Rolle. Auf eine eingehende Betrachtung dieses Zusammenhangs kann hier wohl verzichtet werden.

4. Abschließende Betrachtungen

Die bisher durchgeführten Untersuchungen können noch nicht als voll erschöpfend gelten. Abgesehen davon, daß die besonders wünschenswerte Auszählung der Geschwindigkeitsunfälle zwischen zwei Verkehrsteilnehmern nach den wichtigsten Ursachenkombinationen wegen ihrer augenblicklichen technischen Kompliziertheit noch zurückgestellt werden mußte, sind auch weitere Fragen, etwa nach dem Anteil der Nachtunfälle, nach der Frage der Geschwindigkeitsunfälle im Zeitverlauf oder nach dem Alter der Fahrzeugführer und andere, noch nicht behandelt. Den Untersuchungen kommt zweifellos auch die Bedeutung eines methodischen Versuchs zu, dessen Ergebnisse noch auszuwerten sind. Wie die vorangehende Darstellung ergeben hat, ist es ein Mangel, daß die Frage nach dem zu schnellen Fahren in Kurven nicht begrifflich gesondert erfaßt und entsprechend erhoben wird. Es zeigte sich dabei auch, daß die Angaben über die Unfallursachen oft nicht ausreichen, um die Unfälle genügend zu erklären, was sich bei der Auswertung der Ursachenkombinationen besonders erschwerend geltend macht. Die für die Verbesserung der Technik der Straßenverkehrsunfallstatistik zu ziehenden Folgerungen sind einem besonderen Beitrag vorbehalten. Aber auch bei ihren augenblicklichen Möglichkeiten vermag die Straßenverkehrsunfallstatistik bereits eine eingehende Beschreibung der Geschwindigkeitsunfälle zu geben, deren Aufschlüsse im Zusammenhang mit den gegenwärtigen Problemen der Verkehrspolitik von Bedeutung sein können. Die wiederholt genannte Frage der Geschwindigkeitsbegrenzung gibt zur Zeit genügend Anlaß, aus einer solchen Beschreibung Tatsachenmaterial und womöglich auch praktische Folgerungen zu erwarten.

Es ist nicht unmittelbare Aufgabe der vorliegenden Arbeit, die Frage zu beantworten, inwieweit die Einführung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung oder von örtlichen Maßnahmen dieser Art gefordert werden soll oder nicht, oder die Frage, inwieweit eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung für sich allein schon eine durchgreifende Maßnahme darstellt, um Unfälle zu verhindern oder die schweren Unfallfolgen wenigstens zu vermindern. Die gewonnenen Ergebnisse sind aber in jedem Fall dazu geeignet, die Dringlichkeit des Problems zu begründen und zu beleuchten. Es ist hier wohl angebracht, aus der Fülle der Einzelheiten die für die Frage der Geschwindigkeitsbegrenzung wichtigeren Ergebnisse nochmals kurz zusammenzufassen:

1. Im Jahr 1954 ist in Baden-Württemberg unter insgesamt 75 944 Straßenverkehrsunfällen allein bei 17 078 Unfällen, d. h. also bei rund 23 vH, übermäßige Geschwindigkeit als Ursache festgestellt worden.
2. Der Anteil der Geschwindigkeitsunfälle in Baden-Württemberg an der Gesamtsumme aller Straßenverkehrsunfälle ist verhältnismäßig hoch. Von 100 Straßenverkehrsunfällen überhaupt sind im Jahr 1954 allein 23 auf übermäßige Geschwindigkeit zurückgeführt worden. Das ist beträchtlich mehr als der Anteil von 15 vH, der sich im Bundesdurchschnitt ergibt.

Diese Tatsache hängt zweifellos eng damit zusammen, daß die Straßen in Baden-Württemberg im Vergleich zu denen anderer Bundesländer verhältnismäßig kurven- und gefällreich sind.

3. Bei steigenden Unfallzahlen hat der Anteil der Unfälle mit der Ursache übermäßiger Geschwindigkeit seit 1953 ständig zugenommen (von 22,5 vH im Jahr 1953 auf 24,7 vH im Jahr 1955).
4. Auf Geschwindigkeitsunfälle entfielen 43 vH aller im Straßenverkehr getöteten Personen, 32 vH der Schwerverletzten und 25 vH der Leichtverletzten.
5. Die durch übermäßige Geschwindigkeit verursachten Unfälle sind wesentlich verlustreicher als die übrigen Straßenverkehrsunfälle. So kamen

	auf 100 Geschwindigkeits- unfälle	auf 100 der übrigen Straßen- verkehrsunfälle
Getötete	5	2
Schwerverletzte	35	24
Leichtverletzte	44	37
Zusammen...	84	63

6. Etwa ein Viertel der Geschwindigkeitsunfälle ist durch zu schnelles Fahren in der Kurve herbeigeführt worden. Die Ursache des zu schnellen Fahrens in Kurven spielt vor allem bei den Alleinunfällen eine sehr große Rolle.
7. Bei den durch zu hohe Geschwindigkeit bedingten Alleinunfällen besteht sehr häufig noch eine Verbindung mit witterungsbedingten Einflüssen auf die Straße (Glätte, Schlüpfrigkeit).
8. Bei den Alleinunfällen infolge von übermäßiger Geschwindigkeit spielt, insbesondere bei den Krafträdern, auch Alkoholeinfluß eine bedeutende Rolle.
9. Bei einem Teil der Geschwindigkeitsunfälle zwischen zwei Verkehrsteilnehmern (Kollisionsfälle) steht das zu schnelle Fahren in Zusammenhang mit der Ursache des falschen Überholens oder Vorbeifahrens.

Bei Geschwindigkeitsunfällen zwischen zwei Verkehrsteilnehmern kommt verhältnismäßig häufig auch die Feststellung der weiteren Ursache des Fahrens auf der falschen Fahrbahn bei dem zu schnell gefahrenen Fahrzeug vor. Bei diesem Punkt ist vor allem auch an den Ausbauzustand der Straßen zu denken. Die meist noch verhältnismäßig engen Straßen gestatten bei normalem Verkehrsfluß ohnehin keine besonders hohen Geschwindigkeiten, da hier beim Überholen oder Vorbeifahren schon sehr knappe Abstände zwischen den Fahrzeugen in Kauf genommen werden müssen.

10. Ebenfalls häufig sind auch Unfälle, bei denen der zweite Verkehrsteilnehmer das Vorfahrtsrecht des zu schnellen ersten Verkehrsteilnehmers nicht beachtet hat.

Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß sehr viel gewonnen wäre, wenn es gelingen würde, durch verkehrspolitische Maßnahmen die Zahl der Geschwindigkeitsunfälle mit ihren meist sehr schweren Folgen zu verringern. Es ist das Bemerkenswerte der gewonnenen Ergebnisse, daß sie zu zeigen vermögen, daß eine allgemeine Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeiten allein nicht genügen wird, um dieses Ziel zu erreichen. Das zu schnelle Fahren in Kurven z. B. wird mit einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung nicht getroffen werden können. Die hierbei vorkommenden Geschwindigkeiten werden je nach der Beschaffenheit der Straße und der Leistungsfähigkeit und Bauart des Fahrzeugs auch unter der Geschwindigkeitshöchstgrenze liegen. In Anbetracht ihrer großen Masse wird es nicht zu umgehen sein, sich auch mit praktischen Maßnahmen zur Bekämpfung dieser Unfälle zu befassen, sei es, daß hierfür die Möglichkeit örtlicher Regelungen geschaffen wird, sei es, daß auf eine bessere Fahrschule hingewirkt wird. Es spricht vieles dafür, daß sich die Masse der an diesen Unfällen beteiligten Kraftfahrer hauptsächlich aus dem Kreis der weniger Erfahrenen und der Anfänger zusammensetzt. Auch wird zu prüfen sein, ob die Fahrschulen dem Fahren in

der Kurve bei ihren Schülern genügend Aufmerksamkeit widmen.

In dem häufigen Versagen beim Fahren in der Kurve kommt zweifellos auch mangelnde Anpassung an die gegebenen Straßen- und Verkehrsverhältnisse zum Ausdruck. Das gleiche gilt auch für die zahlreichen Geschwindigkeitsunfälle, bei denen sich gleichzeitig witterungsbedingte Einflüsse auf die Straße ausgewirkt haben. Für die gegebenen Verhältnisse der durch Regen, Nebel oder Schnee glatt oder schlüpfrig gewordenen Straße ist in diesen Fällen zu schnell gefahren worden. Das hierin sichtbare Ungenügen und das mangelhafte Verhalten im Verkehr erfordern zweifellos auch entsprechende Maßnahmen der Verkehrserziehung. Den alkoholbedingten Geschwindigkeitsunfällen wird mit Maßnahmen der Geschwindigkeitsbegrenzung allein nicht zu begegnen sein.

Im Zusammenhang mit der Frage der Geschwindigkeitsbegrenzung ist auch der nicht unbeträchtliche Anteil der Geschwindigkeitsunfälle von Bedeutung, die gleichzeitig durch die Ursache des falschen Überholens oder Vorbeifahrens gekennzeichnet sind. Um eine örtlich begrenzte Regelung der Geschwindigkeit zu erzielen, wird sicher bei manchen Straßen mit Erfolg ein Überholverbot angewendet werden können.

Tabellenteil

1. Die Hauptergebnisse der Straßen

a) Unfälle und

Kreise, Regierungsbezirke	Zahl der Unfälle							Die bei Unfällen getöteten und verletzten Personen			
	in geschlossener Ortslage	in nicht geschl. Ortslage	in geschl. u. nicht geschl. Ortslage	davon mit			durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeug.	Getötete	Stationär. Behandlung zugeführte Verletzte	Sonstige Verletzte	Insgesamt
				Ge-töteten	Ver-letzten	nur Sach-schaden					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
1. Stuttgart Stadtkreis	8 786	434	9 220	99	3 489	5 632	3 672	101	1 664	2 717	4 482
2. Heilbronn „	1 072	114	1 186	24	572	590	597	25	251	488	764
3. Ulm „	1 076	155	1 231	16	537	678	597	16	244	413	673
4. Aalen Landkreis	607	284	891	35	459	397	359	35	271	333	639
5. Backnang „	355	299	654	21	381	252	255	21	230	285	536
6. Böblingen „	517	366	883	19	478	386	362	22	354	315	691
7. Crailsheim „	316	237	553	13	271	269	175	13	150	208	371
8. Eßlingen „	1 149	401	1 550	41	681	828	593	45	369	555	969
9. Göppingen „	1 241	557	1 798	46	922	829	738	51	531	709	1 291
10. Heidenheim „	547	198	745	27	411	307	305	27	285	248	560
11. Heilbronn „	475	351	826	35	524	267	331	37	313	413	703
12. Künzelsau „	131	86	217	10	106	101	72	10	65	98	143
13. Leonberg „	261	352	613	20	330	263	233	21	239	259	519
14. Ludwigsburg „	1 575	511	2 086	42	1 083	961	903	44	619	816	1 479
15. Mergentheim „	201	133	334	8	170	156	103	8	102	121	231
16. Nürtingen „	557	281	838	31	482	325	374	31	343	322	696
17. Öhringen „	142	112	254	9	150	95	103	9	80	130	219
18. Schwäb. Gmünd „	571	294	865	14	458	393	346	16	269	343	628
19. Schwäb. Hall „	317	314	631	17	323	291	250	17	170	253	440
20. Ulm „	365	501	866	29	420	417	292	29	263	328	620
21. Waiblingen „	276	285	561	17	289	255	233	17	169	213	399
22. Waiblingen „	848	561	1 409	49	727	634	584	53	404	576	1 033
23. Nordwürttemberg	21 385	6 826	28 211	622	13 263	14 326	11 537	648	7 385	10 113	18 146
24. Karlsruhe Stadtkreis	3 497	220	3 717	48	1 785	1 884	1 683	48	720	1 468	2 236
25. Heidelberg „	2 425	287	2 712	25	970	1 717	1 046	27	362	890	1 279
26. Mannheim „	5 031	361	5 392	70	2 358	2 964	2 315	77	1 069	1 901	3 047
27. Pforzheim „	995	110	1 105	12	543	550	451	12	223	494	729
28. Bruchsal Landkreis	501	473	974	30	538	406	299	33	327	423	783
29. Buchen „	227	182	409	16	189	204	135	16	138	116	270
30. Heidelberg „	562	439	1 001	30	576	395	325	32	314	482	828
31. Karlsruhe „	711	703	1 414	45	748	621	432	49	444	571	1 064
32. Mannheim „	794	417	1 211	34	697	480	496	35	356	504	985
33. Mosbach „	228	218	446	0	223	214	149	0	133	176	318
34. Pforzheim „	109	335	534	15	254	265	134	16	204	164	384
35. Sinsheim „	270	165	435	0	253	173	155	0	127	222	358
36. Tauberbischofsheim „	323	270	593	17	286	290	190	17	157	224	398
37. Nordbaden	15 763	4 180	19 943	360	9 420	10 163	7 810	380	4 574	7 725	12 679
38. Freiburg Stadtkreis	1 905	65	1 970	29	1 016	925	948	20	331	954	1 314
39. Baden-Baden „	651	59	710	6	314	390	248	6	130	270	406
40. Bühl Landkreis	484	247	731	26	377	327	293	27	235	287	549
41. Donaueschingen „	340	201	637	19	336	282	255	19	209	243	471
42. Emmendingen „	364	359	723	33	433	257	283	34	307	292	633
43. Freiburg „	252	243	495	33	276	186	180	34	164	216	414
44. Kehl „	344	213	557	23	277	257	207	26	174	187	387
45. Konstanz „	1 330	295	1 634	30	878	726	699	32	458	684	1 174
46. Lahr „	513	217	730	15	407	308	316	17	214	345	576
47. Lörrach „	743	232	975	24	480	471	484	25	253	881	659
48. Müllheim „	235	197	432	11	204	217	157	13	163	114	290
49. Neustadt „	202	253	455	12	181	262	202	13	147	102	262
50. Offenburg „	684	258	942	27	502	413	431	27	273	406	706
51. Rastatt „	746	330	1 082	25	583	474	433	26	292	504	822
52. Säckingen „	309	129	438	19	276	143	143	21	152	229	402
53. Stöckach „	219	188	407	16	228	163	150	16	171	169	356
54. Überlingen „	283	205	488	17	251	220	195	17	180	172	369
55. Villingen „	345	204	549	15	297	237	273	15	197	208	420
56. Waldshut „	335	227	562	17	323	222	251	17	189	259	465
57. Wolfach „	219	246	465	16	245	205	157	16	201	141	358
58. Südbaden	10 518	4 464	14 982	413	7 884	6 685	6 364	430	4 440	6 163	11 033
59. Balingen Landkreis	527	209	736	21	385	330	330	23	196	305	524
60. Biberach „	463	373	830	31	477	328	394	32	246	428	706
61. Calw „	583	382	965	32	541	392	324	32	259	493	784
62. Ehingen „	151	173	324	4	195	125	103	4	98	148	250
63. Freudenstadt „	312	265	577	22	309	246	227	24	180	242	446
64. Hechingen „	215	230	445	17	228	200	146	19	117	186	322
65. Horb „	158	139	297	10	149	138	112	10	104	107	221
66. Münsingen „	127	144	271	6	138	127	105	6	82	109	197
67. Ravensburg „	814	337	1 151	28	601	522	536	29	310	483	822
68. Reutlingen „	1 157	356	1 513	35	825	663	672	26	337	734	1 097
69. Rottweil „	797	309	1 106	37	560	509	515	40	374	400	814
70. Saugau „	324	203	527	15	274	238	257	15	157	206	378
71. Sigmaringen „	273	212	485	10	222	253	178	11	122	171	304
72. Tettnang „	452	290	742	27	424	291	394	29	281	320	610
73. Tübingen „	903	392	1 295	31	640	624	552	35	408	463	906
74. Tuttlingen „	568	223	791	11	412	368	299	11	221	310	542
75. Wangen „	368	379	747	23	397	327	355	23	288	263	574
76. Südwürttemberg-Hohenzollern	8 192	4 616	12 808	350	6 777	5 681	5 508	369	3 760	5 368	9 497
77. Baden-Württemberg	55 858	20 086	75 944	1 745	37 344	36 855	31 219	1 827	20 159	29 369	51 355

verkehrsunfallstatistik 1954 nach Kreisen
Unfallfolgen

Zahl der Unfälle nach Straßenklassen												Kreise, Regierungsbezirke		
Bundes- auto- bahnen	Bundes- straßen	Land- straßen I. Ord- nung	Land- straßen II. Ord- nung	Anderen Straßen	Straßen ins- gesamt	davon in nicht geschlossener Ortslage								
						Bundes- auto- bahnen	Bundes- straßen	Land- straßen I. Ord- nung	Land- straßen II. Ord- nung	Anderen Straßen	Straßen zu- sammen			
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
74	3 596	205	29	5 316	9 220	74	148	66	12	134	434	Stuttgart	Stadtkreis	1.
1	287	74	13	831	1 186	1	57	33	8	15	114	Heilbronn	"	2.
—	374	6	9	842	1 231	—	134	5	7	9	155	Ulm	"	3.
1	401	266	41	182	891	1	139	117	21	6	284	Aalen	Landkreis	4.
—	175	235	44	200	654	—	113	137	26	23	299	Backnang	"	5.
23	319	281	30	230	883	23	192	121	14	16	366	Böblingen	"	6.
—	121	321	53	58	553	—	32	169	29	7	237	Crailsheim	"	7.
37	400	381	64	668	1 550	37	89	224	29	22	401	EBlingen	"	8.
124	737	370	70	497	1 798	124	200	175	38	20	557	Göppingen	"	9.
—	219	301	33	192	745	—	52	121	19	6	198	Heidenheim	"	10.
14	318	315	67	112	826	14	135	158	36	8	351	Heilbronn	"	11.
—	83	89	21	24	217	—	32	42	11	1	86	Künzelsau	"	12.
153	135	191	52	82	613	153	71	90	31	7	352	Leonberg	"	13.
40	642	669	99	636	2 086	40	185	225	53	8	511	Ludwigsburg	"	14.
—	108	127	32	67	334	—	50	58	18	7	133	Mergentheim	"	15.
49	1	491	69	228	838	49	—	190	31	11	281	Nürtingen	"	16.
1	15	144	38	56	254	1	15	80	16	—	112	Öhringen	"	17.
—	326	244	42	253	865	—	160	100	21	13	294	Schwäb. Gmünd	"	18.
—	309	118	51	153	631	—	210	69	28	7	314	Schwäb. Hall	"	19.
107	359	241	75	84	366	107	223	119	43	9	501	Ulm	"	20.
3	231	242	34	51	561	3	173	92	16	1	285	Vaihingen	"	21.
—	667	327	123	292	1 409	—	365	128	60	8	561	Waiblingen	"	22.
627	9 803	5 638	1 089	11 054	28 211	627	2 775	2 519	567	338	6 826	Nordwürttemberg		23.
116	817	46	17	2 721	3 717	116	53	19	10	22	220	Karlsruhe	Stadtkreis	24.
132	810	65	30	1 675	2 712	132	49	18	15	73	287	Heidelberg	"	25.
247	1 606	32	28	3 479	5 892	247	67	7	10	30	361	Mannheim	"	26.
79	257	33	1	785	1 105	79	15	10	1	5	110	Pforzheim	"	27.
138	368	201	152	115	974	138	134	105	72	24	473	Bruchsal	Landkreis	28.
—	145	160	46	58	409	—	66	77	31	8	182	Buchen	"	29.
111	258	295	207	130	1 001	111	109	99	103	17	439	Heidelberg	"	30.
150	577	325	176	186	1 414	150	285	175	71	22	703	Karlsruhe	"	31.
65	423	185	219	319	1 211	65	148	67	118	19	417	Mannheim	"	32.
—	231	109	50	56	446	—	110	71	28	9	218	Mosbach	"	33.
168	59	159	91	67	534	168	47	83	36	11	335	Pforzheim	"	34.
—	130	183	60	62	435	—	48	80	31	6	165	Sinsheim	"	35.
—	138	296	87	72	593	—	73	143	45	9	270	Tauberbischofsheim	"	36.
1 196	5 819	2 089	1 164	9 675	19 943	1 196	1 204	954	571	255	4 180	Nordbaden		37.
—	620	56	3	1 291	1 970	—	37	12	2	14	65	Freiburg	Stadtkreis	38.
—	127	279	55	249	710	—	23	30	2	4	59	Baden-Baden	"	39.
—	388	171	109	62	730	—	155	51	29	12	247	Bühl	Landkreis	40.
—	321	179	42	95	637	—	166	90	23	12	291	Donaueschingen	"	41.
—	378	182	66	97	723	—	196	93	46	24	359	Emmendingen	"	42.
—	176	218	42	59	495	—	95	114	21	13	243	Freiburg	"	43.
—	357	35	37	128	557	—	168	21	11	13	213	Kehl	"	44.
—	813	159	68	594	1 634	—	186	54	31	24	295	Konstanz	"	45.
—	235	256	100	139	730	—	144	28	36	9	217	Lahr	"	46.
—	590	135	31	219	975	—	145	57	12	18	232	Lörrach	"	47.
—	178	158	33	63	432	—	117	53	14	13	197	Müllheim	"	48.
—	236	127	14	78	455	—	133	86	10	24	253	Neustadt	"	49.
—	447	46	62	387	942	—	176	24	31	27	258	Offenburg	"	50.
—	426	337	107	212	1 082	—	153	108	51	24	336	Rastatt	"	51.
—	179	113	32	114	438	—	50	55	17	7	129	Säckingen	"	52.
—	218	83	55	51	407	—	111	39	29	9	188	Stockach	"	53.
—	214	152	43	79	488	—	106	70	19	10	205	Überlingen	"	54.
—	169	148	34	198	549	—	106	72	16	10	204	Villingen	"	55.
—	269	143	34	116	562	—	114	86	16	11	227	Walds hut	"	56.
—	272	132	9	53	466	—	147	81	1	17	246	Wolfach	"	57.
—	6 613	3 109	976	4 284	14 982	—	2 528	1 224	417	295	4 464	Südbaden		58.
—	96	440	52	139	736	—	66	121	17	5	209	Balingen	Landkreis	59.
—	320	283	53	180	836	—	173	142	38	20	373	Biberach	"	60.
—	207	443	104	151	965	—	116	186	55	25	382	Calw	"	61.
—	81	136	22	85	324	—	74	81	12	6	173	Ehingen	"	62.
—	221	162	57	137	577	—	110	104	28	23	265	Freudenstadt	"	63.
—	208	118	45	74	445	—	136	52	29	13	240	Hechingen	"	64.
—	74	141	41	41	297	—	34	79	21	5	139	Horb	"	65.
—	61	173	22	15	271	—	37	93	10	4	144	Münsingen	"	66.
—	481	220	56	385	1 151	—	162	114	34	27	337	Ravensburg	"	67.
—	543	256	55	659	1 513	—	153	137	35	31	356	Reutlingen	"	68.
—	373	476	62	195	1 106	—	138	133	26	12	309	Rottweil	"	69.
—	243	164	41	79	527	—	91	77	25	10	203	Saulgau	"	70.
—	179	199	41	66	485	—	83	98	20	11	212	Sigmaringen	"	71.
—	344	154	62	182	742	—	157	83	38	12	290	Tett nang	"	72.
—	511	264	51	469	1 295	—	220	134	27	11	392	Tübingen	"	73.
—	318	251	44	178	791	—	78	111	25	9	223	Tuttlingen	"	74.
—	359	214	66	108	747	—	198	116	44	21	379	Wangen	"	75.
—	4 679	4 112	874	3 143	12 808	—	2 026	1 861	484	245	4 616	Süd württemberg-Hohenzollern		76.
1 823	26 914	14 948	4 103	28 156	75 944	1 823	8 533	6 558	2 039	1 133	20 086	Baden-Württemberg		77.

1. Die Hauptergebnisse der Straßen
 b) Verkehrsteilnehmer

Kreise, Regierungsbezirke		An Unfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer							Vorläufig				
		Kraftfahrzeuge der Besatzungsmacht	Kraftfahrzeuge einschl. Motorroller	Personenkraftwagen einschl. Kraftdroschken	Liefer- und Lastkraftwagen	Sonstige Kraftfahrzeuge	Fahrräder	Fußgänger	Sonstige Verkehrsteilnehmer	Ursachen beim			
										Ins-gesamt	Nichtbeachten der Vorfahrt	Falsches Einbiegen oder Wenden	Falsches Überholen oder Vorbeifahren
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
1. Stuttgart	Stadtkreis	1 092	2 684	7 862	3 106	251	844	1 436	928	9 996	2 201	857	1 648
2. Heilbronn	"	139	590	757	317	53	284	139	54	1 123	365	149	134
3. Ulm	"	164	380	871	418	72	277	135	94	1 322	302	119	210
4. Aalen	Landkreis	51	435	455	274	47	212	176	58	996	158	82	164
5. Backnang	"	24	363	338	174	33	135	122	34	779	99	60	113
6. Böblingen	"	92	421	520	242	65	163	145	49	1 080	168	80	171
7. Crailsheim	"	67	239	277	160	38	92	69	57	609	66	30	97
8. Eßlingen	"	200	531	1 071	555	114	251	240	59	1 893	273	132	310
9. Göppingen	"	151	769	1 177	593	96	302	263	77	2 281	350	174	345
10. Heidenheim	"	21	336	397	243	66	189	118	47	783	167	65	103
11. Heilbronn	"	41	517	392	242	52	144	149	38	1 054	134	79	161
12. Künzelsau	"	5	133	98	40	19	44	30	23	261	41	21	32
13. Leonberg	"	39	265	406	200	33	86	88	29	815	97	61	125
14. Ludwigsburg	"	264	928	1 315	590	140	398	313	96	2 435	494	206	367
15. Mergentheim	"	11	126	212	66	31	83	56	25	382	47	44	66
16. Nürtingen	"	13	476	465	212	46	196	135	53	1 017	173	79	169
17. Öhringen	"	4	102	119	59	21	52	43	19	338	51	22	54
18. Schwäb. Gmünd	"	83	378	538	208	52	187	103	45	1 077	143	136	190
19. Schwäb. Hall	"	99	290	335	172	42	77	91	47	737	81	48	123
20. Ulm	"	62	286	485	376	69	150	114	76	1 130	85	71	193
21. Vaihingen	"	12	266	226	285	46	94	98	51	683	70	42	118
22. Waiblingen	"	66	682	875	510	85	225	213	79	1 698	238	138	358
23. Nordwürttemberg		2 700	11 257	19 191	9 042	1 471	4 545	4 336	2 038	32 489	5 803	2 695	5 251
24. Karlsruhe	Stadtkreis	524	1 233	2 546	917	76	1 169	435	290	3 585	936	332	534
25. Heidelberg	"	775	831	2 008	597	76	524	299	206	3 451	549	309	546
26. Mannheim	"	872	1 921	3 432	1 672	161	1 366	637	440	6 129	1 385	594	839
27. Pforzheim	"	23	513	793	354	77	156	147	47	1 133	246	89	147
28. Bruchsal	Landkreis	30	429	404	396	38	251	149	86	1 106	121	88	175
29. Buchen	"	13	190	194	145	34	57	90	46	452	39	32	84
30. Heidelberg	"	49	475	519	323	54	176	181	79	1 222	124	81	187
31. Karlsruhe	"	119	626	830	441	49	306	185	101	1 391	194	93	245
32. Mannheim	"	115	653	642	244	42	342	173	96	1 337	259	119	239
33. Mosbach	"	16	205	203	167	40	64	76	26	510	29	34	75
34. Pforzheim	"	40	206	309	208	26	57	85	29	602	60	46	77
35. Sinsheim	"	19	235	189	124	36	64	83	63	555	49	37	83
36. Tauberbischofsheim	"	47	247	302	195	39	102	105	49	619	68	30	113
37. Nordbaden		2 642	7 764	12 371	5 783	748	4 634	2 645	1 558	22 092	4 059	1 884	3 344
38. Freiburg	Stadtkreis	260	878	1 261	410	78	587	277	155	2 060	584	117	279
39. Baden-Baden	"	200	235	500	174	37	118	94	12	790	112	50	145
40. Bühl	Landkreis	97	377	409	222	42	129	94	52	862	127	59	145
41. Donaueschingen	"	64	284	417	191	40	94	100	37	724	92	36	111
42. Emmendingen	"	36	417	394	156	42	162	128	67	835	119	65	154
43. Freiburg	"	50	273	226	113	36	109	92	46	589	58	30	100
44. Kehl	"	94	250	314	146	21	133	53	39	626	96	40	100
45. Konstanz	"	124	825	1 064	327	72	451	219	63	1 894	404	154	260
46. Lahr	"	103	377	369	156	28	212	126	56	771	150	47	133
47. Lörrach	"	15	508	668	230	64	216	120	64	1 069	215	68	194
48. Müllheim	"	43	205	276	120	29	80	59	36	461	77	31	95
49. Neustadt	"	22	207	385	93	43	37	63	24	501	55	21	98
50. Offenburg	"	154	457	511	208	45	269	114	46	999	208	108	178
51. Rastatt	"	164	479	629	322	53	260	149	56	1 134	197	78	176
52. Säckingen	"	4	283	233	89	23	105	98	8	486	82	52	85
53. Stockach	"	26	222	228	102	33	71	58	20	513	59	36	86
54. Überlingen	"	36	240	361	90	35	78	77	23	538	89	38	69
55. Villingen	"	38	286	353	160	38	100	76	20	618	96	50	132
56. Waldshut	"	3	325	318	144	56	111	103	20	617	89	44	118
57. Wolfach	"	28	240	227	182	32	80	84	16	538	30	34	127
58. Südbaden		1 561	7 368	9 143	3 635	847	3 402	2 184	860	16 625	2 939	1 158	2 785
59. Balingen	Landkreis	7	339	504	185	48	163	116	41	955	143	79	131
60. Biberach	"	7	364	508	256	61	207	105	75	1 038	144	77	167
61. Calw	"	14	504	603	211	61	139	186	79	1 200	102	87	156
62. Ehingen	"	2	162	145	116	20	60	63	48	381	33	25	54
63. Freudenstadt	"	12	283	384	150	49	78	90	43	749	86	56	98
64. Hechingen	"	7	181	307	111	27	86	76	33	513	51	31	65
65. Horb	"	5	165	147	85	24	60	49	20	386	39	21	49
66. Münsingen	"	17	120	132	107	18	34	33	23	293	29	16	49
67. Ravensburg	"	43	511	798	302	67	277	154	63	1 365	270	110	201
68. Reutlingen	"	54	720	876	374	82	417	241	111	1 996	341	184	307
69. Rottweil	"	30	518	789	286	69	246	177	42	1 300	282	97	189
70. Saulgau	"	8	221	365	147	36	117	81	49	628	113	53	77
71. Sigmaringen	"	33	183	279	179	39	72	54	26	565	49	26	92
72. Tettnang	"	51	401	497	148	37	207	84	35	870	158	96	150
73. Tübingen	"	101	546	871	338	77	329	169	78	1 461	229	115	234
74. Tuttlingen	"	10	356	519	196	56	185	115	45	903	139	61	132
75. Wangen	"	2	388	461	214	52	155	92	53	814	98	73	120
76. Südwürttemberg-Hohenzollern		403	5 962	8 185	3 383	823	2 832	1 885	864	15 417	2 306	1 207	2 280
77. Baden-Württemberg		7 306	32 351	48 890	21 843	3 889	15 413	11 050	5 320	86 623	15 107	6 944	13 660

verkehrsunfallstatistik 1954 nach Kreisen und Unfallursachen

festgestellte unmittelbare Ursachen und Umstände bei Unfällen												Kreise, Regierungsbezirke			
Führer eines Fahrzeugs					Ursachen beim Fahrzeug	Ursachen beim Fußgänger	Straßenverhältnisse				Witterungseinflüsse	Andere Einflüsse			
von							Ins-gesamt	darunter		Enge ¹⁾ und Unübersichtlichkeit					
Fahren auf der falschen oder außerh. d. Fahrb.	Übermäßige Geschwindigkeit	Zu dichtes Auf-fahren im Verkehr	Unachtsames Zurück-fahren, Ein- und Ausfahr.	Fahrer unter Alkohol-einfluß				Glätte u. Schlüpfrigkeit der Fahrbahn	Enger						
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
400	1 576	1 020	667	379	249	1 249	1 518	1 301	83	256	242	Stuttgart	Stadtkreis	1.	
23	108	63	78	51	31	115	95	83	5	25	45	Hellbronn	"	2.	
74	212	127	94	49	46	110	144	131	4	18	25	Ulm	"	3.	
95	185	48	38	48	60	123	162	117	27	34	41	Aalen	Landkreis	4.	
107	201	28	22	43	41	85	123	89	19	25	24	Backnang	"	5.	
116	280	54	34	43	55	102	195	142	33	46	34	Böblingen	"	6.	
57	178	29	28	25	38	53	109	120	30	26	43	Craillheim	"	7.	
140	448	151	106	71	92	174	318	224	63	94	41	Eßlingen	"	8.	
208	595	174	71	86	107	191	328	252	43	65	62	Göppingen	"	9.	
52	175	28	26	46	45	99	176	134	27	34	30	Heidenheim	"	10.	
129	281	38	30	60	55	102	188	120	48	54	20	Heilbronn	"	11.	
33	66	12	5	11	31	27	55	31	13	13	13	Künzelsau	"	12.	
93	220	40	17	29	42	45	160	103	41	31	26	Leonberg	"	13.	
220	455	140	97	133	96	240	328	238	61	83	76	Ludwigsburg	"	14.	
42	74	14	14	13	30	42	70	45	15	10	26	Mergentheim	"	15.	
114	222	37	20	51	44	94	106	79	16	33	38	Nürtingen	"	16.	
33	82	9	12	21	22	25	45	28	13	16	14	Öhringen	"	17.	
108	227	47	47	44	45	121	159	108	38	27	32	Schwäb. Gmünd	"	18.	
83	210	27	27	33	43	76	157	118	16	34	34	Schwäb. Hall	"	19.	
137	356	48	16	43	95	82	259	186	42	84	45	Ulm	"	20.	
67	192	29	27	33	31	72	89	62	22	28	27	Valtingen	"	21.	
152	326	119	39	89	63	156	185	119	52	36	44	Waiblingen	"	22.	
2 483	6 679	2 282	1 513	1 401	1 361	3 383	5 029	3 830	711	1 072	982	Nordwürttemberg			23.
137	352	343	201	240	103	324	386	343	13	87	100	Karlsruhe	Stadtkreis	24.	
177	745	285	263	122	85	215	308	254	26	70	41	Heidelberg	"	25.	
287	989	502	353	379	164	507	814	675	42	54	139	Mannheim	"	26.	
51	211	86	112	52	38	104	126	114	4	13	40	Pforzheim	"	27.	
109	249	49	25	78	76	85	185	102	36	32	51	Bruchsal	Landkreis	28.	
50	122	15	18	13	26	36	102	70	9	30	17	Buchen	"	29.	
166	288	49	39	81	74	96	159	100	35	39	58	Heidelberg	"	30.	
104	271	127	39	85	110	133	209	140	26	42	69	Karlsruhe	"	31.	
95	240	51	39	83	66	118	163	110	20	41	66	Mannheim	"	32.	
67	166	10	15	25	40	50	123	78	21	24	21	Mosbach	"	33.	
61	192	35	20	28	46	52	101	69	18	9	35	Pforzheim	"	34.	
86	158	14	17	25	34	57	90	55	23	19	25	Sinsheim	"	35.	
104	141	28	17	26	53	62	151	98	28	25	25	Tauberbischofsheim	"	36.	
1 494	4 124	1 600	1 158	1 237	915	1 839	2 917	2 208	301	485	687	Nordbaden			37.
98	218	130	136	94	81	206	224	189	13	61	45	Freiburg	Stadtkreis	38.	
45	141	103	57	20	36	74	121	91	23	47	19	Baden-Baden	"	39.	
35	178	89	26	32	41	64	138	103	20	29	15	Bühl	Landkreis	40.	
107	167	40	24	21	38	50	153	112	14	61	39	Donaueschingen	"	41.	
99	161	47	17	39	40	81	118	79	23	33	32	Emmendingen	"	42.	
78	148	22	11	39	51	43	101	68	15	25	24	Freiburg	"	43.	
65	124	42	16	42	35	33	98	86	6	16	29	Kehl	"	44.	
149	358	115	120	68	74	137	232	156	47	54	52	Konstanz	"	45.	
67	133	46	27	44	44	69	97	71	12	22	18	Lahr	"	46.	
103	206	48	33	58	35	76	172	125	30	32	48	Lörrach	"	47.	
43	83	36	9	18	30	36	72	49	13	17	22	Müllheim	"	48.	
66	143	27	11	15	19	34	146	122	12	36	27	Neustadt	"	49.	
80	129	51	39	50	55	68	170	125	17	39	35	Offenburg	"	50.	
95	217	105	31	56	58	102	131	113	8	35	37	Rastatt	"	51.	
49	111	8	13	30	21	59	69	54	6	14	13	Säckingen	"	52.	
50	132	22	10	22	37	42	91	53	29	26	23	Stockach	"	53.	
67	100	53	26	18	33	44	93	56	25	22	14	Überlingen	"	54.	
51	128	17	25	22	25	58	113	90	13	17	17	Villingen	"	55.	
82	119	15	31	22	24	63	125	76	36	30	30	Waldshut	"	56.	
106	94	28	15	20	46	42	119	57	48	29	20	Wolfach	"	57.	
1 594	3 090	1 044	677	730	823	1 381	2 583	1 875	410	645	559	Südbaden			58.
133	191	32	34	57	49	91	171	123	38	40	28	Ballingen	Landkreis	59.	
111	257	33	24	51	60	72	305	173	79	96	47	Biberach	"	60.	
180	296	56	57	54	69	140	290	167	90	49	53	Calw	"	61.	
74	91	10	6	20	40	40	76	53	12	28	23	Ehingen	"	62.	
98	197	25	33	34	26	62	125	124	60	56	36	Freudenstadt	"	63.	
79	118	32	20	25	46	38	133	77	31	37	24	Hechingen	"	64.	
55	129	7	10	10	19	33	92	47	31	22	10	Horb	"	65.	
62	69	3	10	21	19	26	74	58	10	13	10	Münsingen	"	66.	
132	258	69	71	52	73	125	331	192	87	81	45	Ravensburg	"	67.	
188	463	85	69	72	86	166	358	226	77	71	64	Reutlingen	"	68.	
133	230	62	61	50	57	155	319	214	73	71	24	Rottweil	"	69.	
66	132	26	25	20	42	61	181	90	49	38	24	Saulgau	"	70.	
105	131	16	18	28	32	35	182	97	55	28	18	Sigmaringen	"	71.	
73	153	50	28	29	49	71	213	127	58	66	27	Tettnang	"	72.	
153	299	102	84	51	74	123	269	163	63	57	56	Tübingen	"	73.	
110	189	39	45	38	38	82	210	140	41	57	40	Tuttlingen	"	74.	
80	197	29	36	40	47	65	236	160	46	58	41	Wangen	"	75.	
1 832	3 400	676	631	652	826	1 385	3 655	2 231	900	868	566	Südwürttemberg-Hohenzollern			76.
7 403	17 293	5 602	3 979	4 020	3 925	7 988	14 184	10 144	2 322	3 070	2 794	Baden-Württemberg			77.

¹⁾ Ständiger Zustand, d. h. ohne die durch Bauarbeiten bedingten Fälle.

2. Straßenverkehrsunfälle nach Monaten und Schadensgruppen 1954

Monat	Straßenverkehrsunfälle								Monat	Straßenverkehrsunfälle							
	insgesamt	Ge-töteten	Verletzten			nur Sachschaden				insgesamt	Ge-töteten	Verletzten			nur Sachschaden		
			Schwer-verletzten	Leicht-verletzten	Verletzten überhaupt	Über 200 DM	bis 200 DM	Sachschad. überhaupt				Schwer-verletzten	Leicht-verletzten	Verletzten überhaupt	Über 200 DM	bis 200 DM	Sachschad. überhaupt
1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8		

nach Ortslagen

in geschlossener Ortslage									in nicht geschlossener Ortslage								
Januar	2 976	31	380	502	882	948	1 115	2 063	Januar	971	27	167	164	331	394	219	613
Februar	3 021	45	401	579	980	921	1 075	1 906	Februar	1 184	32	209	215	424	518	210	728
März	3 759	53	744	1 034	1 778	718	1 210	1 928	März	1 135	49	328	253	581	314	191	505
April	4 500	70	914	1 313	2 227	871	1 332	2 203	April	1 346	62	367	334	701	311	272	583
Mai	5 269	89	1 159	1 627	2 786	869	1 525	2 394	Mai	1 784	75	604	468	1 072	363	274	637
Juni	5 259	86	1 146	1 736	2 932	802	1 439	2 241	Juni	1 901	81	643	529	1 172	438	300	738
Juli	5 817	106	1 228	1 829	3 057	927	1 727	2 654	Juli	2 092	82	680	519	1 199	472	339	811
August	5 454	94	1 155	1 730	2 885	901	1 574	2 475	August	2 222	98	694	556	1 250	505	369	874
September	5 424	91	1 170	1 672	2 842	855	1 636	2 491	September	2 065	88	646	511	1 157	483	337	820
Oktober	5 529	92	1 100	1 612	2 712	1 001	1 724	2 725	Oktober	2 134	106	608	521	1 129	521	378	899
November	4 512	80	820	1 172	1 992	991	1 449	2 440	November	1 608	74	424	356	780	453	301	754
Dezember	4 338	70	767	1 031	1 798	1 120	1 341	2 461	Dezember	1 554	55	347	330	677	519	303	822
1954 insges.	55 858	916	10 984	15 887	26 871	10 924	17 147	28 071	1954 insges.	20 086	829	5 717	4 756	10 473	5 291	3 493	8 784

in geschlossener und nicht geschlossener Ortslage

Monatssummen									im kalendertäglichen Durchschnitt								
Januar	3 947	58	547	666	1 213	1 342	1 334	2 076	Januar	127,3	1,9	17,6	21,5	39,1	43,3	43,0	80,3
Februar	4 205	77	610	794	1 404	1 439	1 285	2 724	Februar	150,2	2,7	21,8	28,4	50,2	51,4	45,9	97,3
März	4 894	102	1 072	1 287	2 359	1 032	1 401	2 433	März	157,9	3,3	34,6	41,5	76,1	33,3	45,2	78,5
April	5 846	132	1 281	1 647	2 928	1 182	1 604	2 780	April	194,9	4,4	42,7	54,9	97,6	39,4	53,5	92,9
Mai	7 053	164	1 763	2 095	3 858	1 232	1 799	3 031	Mai	227,5	5,3	56,9	67,6	124,5	39,6	58,1	97,7
Juni	7 250	167	1 789	2 315	4 104	1 240	1 739	2 979	Juni	241,7	5,6	59,6	77,2	136,8	41,3	58,0	99,3
Juli	7 909	188	1 908	2 348	4 256	1 399	2 066	3 465	Juli	255,1	6,1	61,5	75,8	137,3	45,1	66,0	111,7
August	7 676	192	1 849	2 286	4 135	1 406	1 943	3 349	August	247,6	6,2	59,6	73,7	133,3	45,4	62,7	108,1
September	7 489	179	1 816	2 133	3 999	1 338	1 973	3 311	September	249,7	5,9	60,6	72,8	133,4	44,7	65,7	110,4
Oktober	7 663	198	1 708	2 133	3 841	1 522	2 102	3 624	Oktober	247,2	6,3	55,1	68,8	123,9	49,1	67,9	117,0
November	6 120	154	1 244	1 528	2 772	1 444	1 750	3 194	November	204,0	5,1	41,5	50,9	92,4	48,2	58,3	106,5
Dezember	5 892	134	1 114	1 361	2 475	1 639	1 644	3 283	Dezember	190,1	4,3	36,0	43,9	79,9	52,9	53,0	105,9
1954 insges.	75 944	1 745	16 701	20 643	37 344	16 215	20 640	36 855	1954 insges.	208,0	4,8	45,7	56,6	102,3	44,4	56,5	100,9

nach Regierungsbezirken

Nordwürttemberg									Nordbaden								
Januar	1 413	20	179	228	407	529	457	986	Januar	1 094	12	151	195	346	325	411	736
Februar	1 639	36	212	266	478	652	473	1 125	Februar	1 163	11	182	242	424	319	409	728
März	1 794	29	402	460	862	417	486	903	März	1 429	17	252	383	635	300	477	777
April	2 184	43	471	601	1 072	487	582	1 069	April	1 629	27	300	470	770	298	534	832
Mai	2 587	66	601	711	1 372	530	610	1 149	Mai	1 811	33	398	550	948	265	565	830
Juni	2 643	54	648	817	1 465	505	619	1 124	Juni	1 758	37	383	579	962	278	481	756
Juli	2 860	71	683	822	1 505	602	682	1 284	Juli	1 995	37	407	615	1 022	312	624	936
August	2 680	64	663	700	1 423	550	643	1 193	August	1 968	42	420	604	1 024	317	585	902
September	2 799	57	678	743	1 421	590	731	1 321	September	1 936	33	436	552	988	317	598	915
Oktober	2 897	71	642	747	1 389	662	775	1 437	Oktober	1 921	46	368	531	899	369	607	976
November	2 365	57	467	498	965	657	686	1 343	November	1 654	36	281	457	738	339	541	880
Dezember	2 350	54	426	478	904	754	638	1 392	Dezember	1 585	20	276	368	664	358	534	802
1954 insges.	28 211	622	6 132	7 131	13 263	6 935	7 391	14 326	1954 insges.	19 943	360	3 854	5 566	9 420	3 797	6 366	10 163

Südbaden									Südwestfalen-Lippe								
Januar	825	13	132	147	279	276	257	533	Januar	615	13	85	96	181	212	209	421
Februar	746	16	120	149	269	259	202	461	Februar	657	14	96	137	233	209	201	410
März	915	32	234	255	489	169	225	394	März	756	24	184	189	373	146	213	359
April	1 132	40	292	333	625	210	257	467	April	901	22	218	243	461	187	231	418
Mai	1 408	33	376	460	836	238	301	539	Mai	1 247	32	328	374	702	199	314	513
Juni	1 548	46	424	404	888	259	355	614	Juni	1 301	30	334	455	789	198	284	482
Juli	1 639	41	430	483	913	277	408	685	Juli	1 415	39	388	428	810	208	352	500
August	1 681	47	399	506	905	312	417	729	August	1 347	39	367	416	783	227	298	525
September	1 387	44	344	439	783	233	327	500	September	1 367	45	358	440	807	198	317	515
Oktober	1 551	39	398	458	856	286	370	656	Oktober	1 294	42	300	397	697	205	350	555
November	1 125	37	268	286	554	265	269	534	November	976	24	228	287	515	183	254	437
Dezember	1 025	25	228	259	487	271	242	513	Dezember	932	26	184	236	420	256	230	486
1954 insges.	14 982	413	3 645	4 239	7 884	3 055	3 630	6 685	1954 insges.	12 808	350	3 070	3 707	6 777	2 428	3 253	5 681

3. Straßenverkehrsunfälle nach Wochentagen und Schadensgruppen 1954

Wochentage	Baden-Württemberg			Nordwürttemberg			Nordbaden			Südbaden			Südwestfalen-Hohenz.		
	Straßen- verkehrs- unfälle ins- gesamt	davon		Straßen- verkehrs- unfälle ins- gesamt	davon		Straßen- verkehrs- unfälle ins- gesamt	davon		Straßen- verkehrs- unfälle ins- gesamt	davon		Straßen- verkehrs- unfälle ins- gesamt	davon	
		mit Ge- töteten und Ver- letzten	nur mit Sach- schaden												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
In geschlossener Ortslage															
Montag	8 301	3 932	4 420	3 180	1 391	1 780	2 390	1 111	1 288	1 498	787	711	1 284	643	641
Dienstag	7 662	3 598	4 064	3 014	1 331	1 683	2 190	1 014	1 185	1 400	711	689	1 049	542	507
Mittwoch	7 593	3 643	3 950	2 948	1 376	1 572	2 190	993	1 107	1 367	739	628	1 088	535	553
Donnerstag	7 937	3 825	4 112	3 047	1 385	1 662	2 282	1 063	1 219	1 401	798	693	1 117	579	538
Freitag	8 626	4 280	4 346	3 311	1 555	1 756	2 469	1 212	1 257	1 618	866	752	1 228	647	581
Samstag	9 751	5 048	4 703	3 802	1 889	1 913	2 712	1 300	1 403	1 852	1 058	794	1 385	792	593
Sonntag	5 928	3 461	2 467	2 088	1 193	890	1 512	830	682	1 292	776	516	1 041	662	379
Insgesamt	55 858	27 787	28 071	21 385	10 120	11 265	15 763	7 532	8 231	10 518	5 735	4 783	8 192	4 400	3 792
In nicht geschlossener Ortslage															
Montag	2 947	1 601	1 346	961	496	465	610	317	302	672	378	294	695	410	285
Dienstag	2 611	1 283	1 328	802	425	467	548	255	293	567	280	287	604	323	281
Mittwoch	2 504	1 235	1 269	837	399	438	553	267	286	551	281	270	563	288	275
Donnerstag	2 626	1 361	1 265	939	484	455	584	286	298	575	306	269	528	285	243
Freitag	2 730	1 437	1 293	927	467	460	600	332	268	593	312	281	610	326	284
Samstag	3 144	1 900	1 244	1 090	663	436	630	347	283	686	438	248	729	452	277
Sonntag	3 524	2 485	1 039	1 171	831	340	646	444	202	820	567	253	887	643	244
Insgesamt	20 086	11 302	8 784	6 826	3 765	3 061	4 180	2 248	1 932	4 464	2 562	1 902	4 616	2 727	1 889
In geschlossener und nicht geschlossener Ortslage															
Montag	11 308	5 533	5 775	4 141	1 887	2 254	3 018	1 428	1 590	2 170	1 165	1 005	1 979	1 053	926
Dienstag	10 273	4 881	5 392	3 906	1 756	2 150	2 747	1 269	1 478	1 967	991	976	1 653	865	788
Mittwoch	10 097	4 878	5 219	3 785	1 775	2 010	2 743	1 260	1 483	1 918	1 020	898	1 651	823	828
Donnerstag	10 563	5 186	5 377	3 986	1 869	2 117	2 866	1 349	1 517	2 066	1 104	962	1 645	864	781
Freitag	11 356	5 717	5 639	4 238	2 022	2 216	3 069	1 544	1 525	2 211	1 178	1 033	1 838	973	865
Samstag	12 805	6 048	5 047	4 001	2 552	2 349	3 342	1 656	1 686	2 538	1 496	1 042	2 114	1 244	870
Sonntag	9 452	5 946	3 506	3 254	2 024	1 230	2 158	1 274	884	2 112	1 343	769	1 928	1 305	623
Insgesamt	75 944	39 089	36 855	28 211	13 885	14 326	19 943	9 780	10 163	14 982	8 297	6 685	12 808	7 127	5 681

4. Straßenverkehrsunfälle nach Tagesstunden und Monaten 1954
a) nach Ortslagen

Stunde	Straßen- verkehrs- unfälle insgesamt	davon im Monat											
		Januar	Fe- bruar	März	April	Ma i	Juni	Juli	August	Sep- tember	Ok- tober	No- vember	De- zember
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
In geschlossener Ortslage													
0 bis unter 1	686	43	20	37	45	61	59	66	68	66	84	62	69
1 " " 2	575	36	18	35	36	60	49	71	48	62	59	50	51
2 " " 3	435	29	28	11	36	39	31	43	47	40	46	46	39
3 " " 4	306	23	30	22	26	19	26	38	24	25	25	24	24
4 " " 5	242	16	28	15	21	27	17	18	14	23	29	15	10
5 " " 6	376	25	22	17	19	32	35	55	27	40	39	37	28
6 " " 7	2 071	58	73	112	155	201	236	269	222	254	203	172	116
7 " " 8	2 287	112	119	153	174	205	199	242	190	241	208	224	220
8 " " 9	1 894	124	138	122	140	147	193	196	167	202	167	156	142
9 " " 10	2 431	171	190	155	201	253	189	229	237	199	229	202	176
10 " " 11	2 926	225	220	200	223	249	212	312	273	235	289	229	259
11 " " 12	3 811	271	229	281	292	317	320	351	374	347	380	330	319
12 " " 13	4 155	241	242	302	297	407	366	415	396	376	439	345	320
13 " " 14	3 376	220	203	256	282	321	275	327	289	270	353	279	301
14 " " 15	3 484	225	226	274	271	327	302	325	304	318	366	272	264
15 " " 16	3 216	217	223	211	282	279	288	306	315	259	326	270	240
16 " " 17	3 777	232	207	261	338	319	343	383	378	333	380	309	294
17 " " 18	5 414	200	237	411	469	523	541	531	510	577	546	426	443
18 " " 19	5 007	169	188	340	436	536	524	549	496	502	512	401	354
19 " " 20	3 540	109	125	220	288	306	384	381	382	417	371	234	233
20 " " 21	2 370	91	103	131	161	226	292	286	292	242	201	149	166
21 " " 22	1 318	48	50	63	93	143	155	163	171	150	89	108	85
22 " " 23	1 110	44	49	75	92	88	118	149	118	118	91	89	79
23 " " 24	1 051	47	47	55	93	94	105	102	112	128	97	83	88
Insgesamt	55 858	2976	3021	3759	4500	5269	5259	5817	5454	5424	5529	4512	4338
davon:													
bei Tageslicht (einschließlich bürgerlicher Dämmerung)	43 310	1926	2234	3078	3807	4765	4716	5185	4560	4153	3886	2616	2324
bei Dunkelheit	12 548	1050	787	681	693	504	543	632	894	1271	1643	1896	2014

4. Straßenverkehrsunfälle nach Tagesstunden und Monaten 1954

a) nach Ortslagen

Stunde	Straßenverkehrsunfälle insgesamt	davon im Monat											
		Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
in nicht geschlossener Ortslage													
0 bis unter 1	395	17	15	19	17	55	35	41	38	45	42	36	35
1 " " 2	346	15	10	21	28	52	32	38	33	40	28	26	25
2 " " 3	257	7	22	14	12	22	27	34	26	22	31	28	12
3 " " 4	181	12	15	12	11	17	14	13	13	19	25	16	14
4 " " 5	197	8	18	12	9	15	14	21	22	22	31	11	14
5 " " 6	286	13	24	14	16	30	28	25	27	32	28	31	18
6 " " 7	826	23	35	45	60	81	82	79	76	111	79	88	67
7 " " 8	719	28	59	43	41	53	56	80	63	75	70	66	85
8 " " 9	674	50	95	49	36	42	46	48	72	54	66	53	63
9 " " 10	809	72	88	50	50	63	68	75	72	80	75	79	88
10 " " 11	980	59	97	53	69	89	100	96	102	84	78	62	91
11 " " 12	1 055	78	73	52	68	86	113	102	127	119	84	64	89
12 " " 13	919	47	51	60	76	76	92	91	112	79	81	76	78
13 " " 14	1 053	57	62	58	67	73	101	95	116	104	128	88	104
14 " " 15	1 222	75	67	72	82	101	127	133	157	117	125	81	85
15 " " 16	1 204	64	55	77	87	100	137	135	142	117	131	81	78
16 " " 17	1 301	80	71	77	81	128	125	150	161	129	135	79	85
17 " " 18	1 778	63	65	84	140	143	184	215	191	168	175	186	164
18 " " 19	1 797	67	65	87	93	154	196	187	192	168	298	180	110
19 " " 20	1 387	67	59	75	100	125	150	158	130	169	157	97	100
20 " " 21	924	23	46	67	64	85	88	100	141	122	88	60	40
21 " " 22	658	17	37	36	53	75	71	60	95	71	60	43	40
22 " " 23	532	14	29	30	36	69	54	50	58	53	58	43	38
23 " " 24	526	15	26	28	41	50	51	66	56	65	63	34	31
Insgesamt	20 086	971	1184	1135	1346	1784	1991	2092	2222	2065	2134	1608	1554
davon:													
bei Tageslicht (einschließlich bürgerlicher Dämmerung)	14 082	582	733	807	1075	1444	1707	1790	1740	1437	1227	729	761
bei Dunkelheit	6 004	389	401	328	271	340	284	302	482	628	907	879	793

Unfälle insgesamt

0 bis unter 1	1 081	60	41	56	62	116	94	107	106	111	126	98	104
1 " " 2	921	51	28	56	64	112	81	109	81	102	85	76	76
2 " " 3	692	36	50	25	48	61	58	77	73	62	77	74	51
3 " " 4	487	35	45	34	37	36	40	51	37	44	50	40	38
4 " " 5	439	24	46	27	30	42	31	39	36	45	60	26	33
5 " " 6	662	38	46	31	35	62	63	80	54	72	67	68	46
6 " " 7	2 897	81	108	157	215	282	318	348	298	365	282	260	183
7 " " 8	3 006	140	178	196	215	258	255	322	253	316	278	290	305
8 " " 9	2 568	174	233	171	176	189	239	244	239	256	233	209	205
9 " " 10	3 300	243	278	205	260	316	257	304	309	279	304	281	264
10 " " 11	3 906	284	317	253	292	338	312	408	375	319	367	291	350
11 " " 12	4 866	349	302	333	360	403	433	453	501	466	464	394	408
12 " " 13	5 074	288	293	362	373	483	458	506	508	455	520	421	407
13 " " 14	4 429	277	265	314	349	394	376	422	405	374	481	367	405
14 " " 15	4 706	300	293	346	353	428	429	468	461	435	491	353	349
15 " " 16	4 420	281	278	288	369	379	425	441	457	376	457	351	318
16 " " 17	5 078	312	278	338	419	447	468	533	539	462	515	388	379
17 " " 18	7 192	263	302	495	609	666	725	746	701	745	721	612	607
18 " " 19	6 804	236	253	427	529	690	720	736	688	670	810	581	464
19 " " 20	4 927	176	184	295	388	521	534	539	512	586	528	331	333
20 " " 21	3 294	114	149	198	255	311	380	386	433	364	289	209	206
21 " " 22	1 976	65	87	99	146	218	226	223	266	221	149	151	125
22 " " 23	1 642	58	78	105	128	157	172	199	176	171	149	132	117
23 " " 24	1 577	62	73	83	134	144	156	168	168	193	160	117	119
Insgesamt	75 944	3947	4205	4894	5846	7053	7250	7909	7676	7489	7663	6120	5892
davon:													
bei Tageslicht (einschließlich bürgerlicher Dämmerung)	57 392	2508	3017	3885	4042	6209	6423	6975	6300	5590	5113	3345	3085
bei Dunkelheit	18 552	1439	1188	1009	904	844	827	934	1376	1899	2550	2775	2807

4. Straßenverkehrsunfälle nach Tagesstunden und Monaten 1954
b) nach Schadensgruppen

Stunde	Straßen- verkehrs- unfälle insgesamt	davon im Monat											
		Januar	Fe- bruar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sep- tember	Ok- tober	No- vember	De- zember
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Unfälle mit Getöteten und Verletzten													
0 bis unter 1	629	19	23	34	39	79	60	66	69	60	69	55	47
1 " " 2	525	25	16	26	33	67	41	69	51	61	53	43	40
2 " " 3	370	9	26	14	22	40	39	44	45	30	44	39	18
3 " " 4	218	9	18	16	13	18	16	25	21	20	28	17	17
4 " " 5	193	10	20	8	13	24	18	16	15	17	29	10	13
5 " " 6	359	20	15	15	18	34	37	45	27	42	46	35	25
6 " " 7	2 003	47	59	101	136	196	234	257	209	249	202	182	131
7 " " 8	1 676	63	81	93	115	161	154	195	150	187	139	158	180
8 " " 9	984	43	63	69	63	91	108	109	118	108	78	63	71
9 " " 10	1 293	60	83	75	103	118	134	140	150	115	120	96	90
10 " " 11	1 492	67	59	94	122	159	150	173	187	142	150	79	110
11 " " 12	1 032	72	66	127	162	184	226	197	246	198	201	127	126
12 " " 13	2 518	74	102	160	203	288	263	277	278	246	258	200	169
13 " " 14	2 187	79	85	182	169	215	215	232	217	216	254	168	155
14 " " 15	2 191	83	96	164	172	216	241	234	239	234	232	145	135
15 " " 16	1 943	65	80	136	158	183	206	234	219	196	212	139	115
16 " " 17	2 358	91	82	148	205	222	258	277	276	241	246	167	145
17 " " 18	4 105	113	128	263	353	422	439	432	414	460	398	358	325
18 " " 19	4 043	109	124	255	315	437	458	438	405	404	508	340	250
19 " " 20	2 971	88	84	196	246	326	339	335	322	373	307	190	165
20 " " 21	2 044	53	66	121	160	215	267	260	294	227	168	108	105
21 " " 22	1 180	27	41	59	95	138	160	150	156	127	89	79	59
22 " " 23	991	27	36	58	73	104	112	125	112	107	106	73	58
23 " " 24	884	18	28	47	72	85	90	105	107	109	102	55	60
Insgesamt	39 089	1271	1481	2461	3060	4022	4271	4444	4327	4178	4039	2926	2609
davon:													
bei Tageslicht (einschließlich bürgerlicher Dämmerung)	28 507	634	925	1867	2540	3491	3747	3860	3457	3038	2400	1342	1116
bei Dunkelheit	10 582	637	556	594	520	531	524	584	870	1140	1549	1584	1493

Unfälle nur mit Sachschaden													
0 bis unter 1	452	41	18	22	23	37	34	41	37	42	57	43	57
1 " " 2	396	26	12	30	31	45	40	40	30	41	32	33	36
2 " " 3	322	27	24	11	26	21	19	33	28	32	33	35	33
3 " " 4	269	26	27	18	24	18	24	26	16	24	22	23	21
4 " " 5	246	14	26	19	17	18	13	23	21	28	31	16	20
5 " " 6	303	18	31	16	17	28	26	35	27	30	21	33	21
6 " " 7	804	34	49	56	79	86	84	91	89	116	80	78	52
7 " " 8	1 330	77	97	103	100	97	101	127	103	129	139	132	125
8 " " 9	1 584	131	170	102	113	98	131	135	121	148	155	146	134
9 " " 10	2 007	183	195	130	157	198	123	155	159	164	184	185	174
10 " " 11	2 414	217	258	159	170	179	162	235	188	177	217	212	240
11 " " 12	2 034	277	236	206	198	219	207	256	255	268	263	267	282
12 " " 13	2 556	214	191	202	170	195	195	229	230	209	262	221	238
13 " " 14	2 242	198	180	132	180	179	161	190	188	158	227	199	250
14 " " 15	2 515	217	197	182	181	212	188	234	222	201	259	208	214
15 " " 16	2 477	216	198	152	211	196	219	207	238	180	245	212	203
16 " " 17	2 720	221	196	190	214	225	210	256	263	221	269	221	234
17 " " 18	3 087	150	174	232	256	244	286	314	287	285	323	254	282
18 " " 19	2 761	127	129	172	214	253	262	298	283	266	302	241	214
19 " " 20	1 956	88	100	99	142	195	195	204	190	213	221	141	168
20 " " 21	1 250	61	83	77	95	96	113	126	139	137	121	101	101
21 " " 22	796	38	46	40	51	80	66	73	110	94	60	72	66
22 " " 23	651	31	42	47	55	53	60	74	64	64	43	50	59
23 " " 24	693	44	45	36	62	59	60	63	61	84	58	62	59
Insgesamt	36 855	2676	2724	2433	2786	3031	2979	3465	3349	3311	3624	3194	3283
davon:													
bei Tageslicht (einschließlich bürgerlicher Dämmerung)	28 885	1874	2092	2018	2402	2718	2676	3115	2843	2552	2623	2003	1969
bei Dunkelheit	7 970	802	632	415	384	313	303	350	506	759	1001	1191	1314

5. Straßenverkehrsunfälle nach der Art des Unfallvorgangs, der Schadensgruppe und der Straßenklasse 1954

Straßenverkehrsunfälle	Bundes- auto- bahnen	Bundes- straßen	Land- straßen I. Ord- nung	Land- straßen II. Ord- nung	Andere Straßen	zu- sam- men	Bundes- auto- bahnen	Bundes- straßen	Land- straßen I. Ord- nung	Land- straßen II. Ord- nung	Andere Straßen	zu- sam- men
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Unfälle in geschlossener Ortslage

	a) mit Getöteten						b) mit Verletzten					
	Durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen	—	119	58	10	99	286	—	3 657	1 861	481	5 627
Durch Auffahren eines fahrenden Fahrzeugs auf ein voranfahrendes Fahrzeug	—	26	3	—	0	38	—	784	364	75	600	1 823
auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug	—	5	4	2	6	17	—	460	148	33	470	1 117
auf ein parkendes Fahrzeug	—	10	2	2	5	19	—	144	37	20	249	450
auf ein anderes Hindernis ¹⁾	—	12	20	4	15	51	—	359	288	92	529	1 268
Zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	—	148	87	15	113	363	—	1 896	1 246	341	2 076	6 159
Auf andere Art	—	40	32	10	60	142	—	1 355	745	238	2 090	4 428
Zusammen ...	—	360	206	43	307	916	—	8 661	4 689	1 280	12 241	26 871

	c) mit nur Sachschaden						d) zusammen					
	Durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen	—	3 977	1 706	352	6 724	12 759	—	7 753	3 625	843	12 450
Durch Auffahren eines fahrenden Fahrzeugs auf ein voranfahrendes Fahrzeug	—	1 341	343	38	973	2 695	—	2 151	710	113	1 582	4 556
auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug	—	2 038	429	80	2 196	4 743	—	2 509	581	115	2 672	5 677
auf ein parkendes Fahrzeug	—	419	225	77	2 536	3 257	—	573	264	99	2 700	3 726
auf ein anderes Hindernis ¹⁾	—	627	317	95	874	1 013	—	998	625	191	1 418	3 232
Zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	—	115	50	15	169	358	—	2 159	1 392	371	2 058	6 880
Auf andere Art	—	843	416	84	1 003	2 346	—	2 238	1 193	332	3 153	6 916
Zusammen ...	—	9 360	3 495	741	14 475	28 071	—	18 381	8 390	2 064	27 023	55 858

Unfälle in nicht geschlossener Ortslage

	a) mit Getöteten						b) mit Verletzten					
	Durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen	9	136	66	20	13	244	61	1 457	1 033	365	205
Durch Auffahren eines fahrenden Fahrzeugs auf ein voranfahrendes Fahrzeug	10	31	12	3	1	57	178	688	385	101	31	1 383
auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug	9	18	11	1	1	40	64	242	134	43	16	490
auf ein parkendes Fahrzeug	1	7	4	1	—	13	12	38	22	5	1	78
auf ein anderes Hindernis ¹⁾	3	31	56	20	6	116	30	429	408	138	68	1 073
Zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	4	51	53	12	5	125	11	433	481	162	91	1 178
Auf andere Art	25	69	81	29	30	234	323	1 014	1 133	432	239	3 141
Zusammen ...	61	343	283	86	56	829	679	4 301	3 596	1 246	651	10 473

	c) mit nur Sachschaden						d) zusammen					
	Durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen	118	1 514	1 085	307	159	3 183	188	3 107	2 184	692	377
Durch Auffahren eines fahrenden Fahrzeugs auf ein voranfahrendes Fahrzeug	314	697	302	66	30	1 409	502	1 416	699	170	62	2 840
auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug	108	496	271	81	71	1 027	181	756	416	125	88	1 566
auf ein parkendes Fahrzeug	13	43	35	16	27	134	26	88	61	22	28	225
auf ein anderes Hindernis ¹⁾	75	329	326	59	51	840	108	789	790	217	125	2 029
Zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	3	17	18	9	4	51	18	501	552	183	100	1 354
Auf andere Art	452	793	642	109	84	2 140	800	1 876	1 856	630	353	5 515
Zusammen ...	1 083	3 889	2 679	707	426	8 784	1 823	8 533	6 558	2 039	1 133	20 086

¹⁾ auch neben der Fahrbahn

5. Straßenverkehrsunfälle
nach der Art des Unfallvorgangs, der Schadensgruppe und der Straßenklasse 1954

Straßenverkehrsunfälle	Bundes- auto- bahnen	Bundes- straßen	Land- straßen I. Ord- nung	Land- straßen II. Ord- nung	Andere Straßen	Zu- sammen	Bundes- auto- bahnen	Bundes- straßen	Land- straßen I. Ord- nung	Land- straßen II. Ord- nung	Andere Straßen	Zu- sammen
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Unfälle in geschlossener und nicht geschlossener Ortslage												
a) mit Getöteten						b) mit Verletzten						
Durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen	9	255	124	30	112	530	61	5 114	2 894	846	5 832	14 747
Durch Auffahren eines fahrenden Fahrzeugs auf ein voranfahrendes Fahrzeug	10	57	15	3	10	95	178	1 472	749	176	631	3 206
auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug	9	23	15	3	7	57	64	708	282	76	486	1 616
auf ein parkendes Fahrzeug	1	17	0	3	5	32	12	182	59	25	250	528
auf ein anderes Hindernis	3	43	76	24	21	167	30	788	696	230	597	2 341
Zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger ..	4	199	140	27	118	488	11	2 329	1 727	503	2 767	7 337
Auf andere Art	25	109	113	39	90	376	323	2 369	1 878	670	2 329	7 569
Zusammen ...	61	703	489	129	363	1 745	679	12 962	8 285	2 526	12 892	37 344
c) mit nur Sachschaden						d) zusammen						
Durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen	118	5 491	2 791	659	6 883	15 942	188	10 860	5 800	1 535	12 827	31 219
Durch Auffahren eines fahrenden Fahrzeugs auf ein voranfahrendes Fahrzeug	314	2 038	645	104	1 003	4 104	502	3 567	1 409	283	1 644	7 405
auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug	108	2 534	700	161	2 267	5 770	181	3 265	997	240	2 760	7 443
auf ein parkendes Fahrzeug	13	462	260	93	2 563	3 391	26	661	325	121	2 818	3 951
auf ein anderes Hindernis	75	956	643	154	925	2 753	108	1 787	1 415	408	1 543	5 261
Zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger ...	3	132	77	24	173	409	18	2 660	1 944	554	3 058	8 234
Auf andere Art	452	1 636	1 058	253	1 087	4 486	800	4 114	3 049	962	3 506	12 431
Zusammen ...	1 083	13 249	6 174	1 448	14 901	36 855	1 823	26 914	14 948	4 103	28 156	75 944

6. Verkehrsunfälle auf Straßenkreuzungen und in Kurven nach Art des Unfallvorgangs und Ortslagen 1954

Bezeichnung	Straßenverkehrsunfälle													
	durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen	durch Auffahren eines Fahrzeugs				zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	auf andere Art	durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen	durch Auffahren eines Fahrzeugs				zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	auf andere Art
		auf ein voranfahrendes Fahrzeug	auf ein im Verk. vorübergehend haltendes Fahrz.	auf ein parkendes Fahrzeug	auf ein anderes Hindernis				auf ein voranfahrendes Fahrzeug	auf ein im Verk. vorübergehend haltendes Fahrz.	auf ein parkendes Fahrzeug	auf ein anderes Hindernis		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
in geschlossener Ortslage							in nicht geschlossener Ortslage							
auf Straßenkreuzungen oder -einmündungen														
von gleichberechtigten Straßen	4 905	307	374	136	266	391	434	338	61	29	2	26	18	75
mit einer bevorrechtigten Straße	9 755	988	1 343	109	398	846	938	854	208	91	3	71	43	131
Zusammen ...	14 660	1 295	1 717	245	664	1 237	1 372	1 192	269	120	5	97	61	206
in Kurven														
Zusammen ...	2 184	236	265	105	643	389	1 054	1 810	264	207	22	625	146	1 545

7. Straßenverkehrsunfälle nach Straßenarten und Schadensgruppen 1954

Unfälle	Straßen- ver- kehrsunfälle insge- samt	davon auf einer Straße mit						Straßen- ver- kehrsunfälle insge- samt	davon auf einer Straße mit								
		ungeteilter Fahr- bahn und 2- Richtungs- verkehr		geteilter Fahr- bahn und 2- Richtungs- verkehr		Verkehr in nur einer Richt. (Einb.- str.)	ungeteilter Fahr- bahn und 2- Richtungs- verkehr		geteilter Fahr- bahn und 2- Richtungs- verkehr		Verkehr in nur einer Richt. (Einb.- str.)						
		ohne Radweg	mit Radweg	ohne Radweg	mit Radweg		ohne Radweg		mit Radweg	ohne Radweg		mit Radweg					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12						
in geschlossener Ortslage													in nicht geschlossener Ortslage				
mit Getöteten	916	700	89	21	3	13	829	722	48	57	1	1					
mit Verletzten	26 871	23 458	1 906	755	202	400	10 473	9 222	543	674	20	14					
mit nur Sachschaden	28 071	23 902	1 817	1 080	276	996	8 784	7 206	508	1 032	15	23					
Zusammen ...	55 858	48 150	3 812	1 856	541	1 499	20 086	17 150	1 099	1 763	36	38					

8. Straßenverkehrsunfälle zwischen zwei Verkehrsteilnehmern 1954

Unfälle, an denen als zweiter Verkehrsteilnehmer ein beteiligt war	Unfälle, gegliedert nach der Art des einen Verkehrsteilnehmers										zusammen
	Personenkraftwagen	Kraft- rad	Last- kraft- wagen	Kfz. der Besat- zungsmacht	Kraft- omnibus, Obus	Zug- maschine, sonstige Kfz.	Fahr- rad	Fuß- gänger	Straßen- bahn od. Eisen- bahn	sonstiger Verkehrsteil- nehmer	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
in geschlossener Ortslage											
Personenkraftwagen	5 885	6 653	4 647	2 121	472	278	3 230	2 098	547	529	26 460
Kraft- rad	6 653	1 637	1 936	931	212	215	3 175	3 269	66	759	18 853
Lastkraftwagen	4 647	1 936	1 270	659	197	102	1 021	595	524	226	11 237
Kraftfahrzeug der Besatzungsmacht	2 121	931	659	69	71	34	540	174	136	51	4 786
Kraftomnibus, Obus	472	212	197	71	15	18	85	70	21	20	1 181
Zugmaschine, sonst. Kfz.	278	215	162	34	18	8	39	70	29	18	921
Fahrrad	3 230	3 175	1 021	540	85	89	775	1 190	50	186	10 341
Fußgänger	2 098	3 269	595	174	70	70	1 190	—	283	28	7 777
Straßenbahn oder Eisenbahn	547	66	524	136	21	29	50	283	12	12	1 680
Sonstiger Verkehrsteilnehmer	529	759	226	51	20	18	186	28	12	16	1 845
Unfälle zusammen	26 460	18 853	11 237	4 786	1 181	921	10 341	7 777	1 680	1 845	85 081
Zahl der daran beteiligten Verkehrs- teilnehmer	32 345	20 490	12 507	4 855	1 196	929	11 110	7 777	1 692	1 861	94 768
in nicht geschlossener Ortslage											
Personenkraftwagen	1 647	1 633	1 693	533	199	153	586	340	20	282	7 086
Kraft- rad	1 633	656	639	237	98	120	739	635	1	455	5 213
Lastkraftwagen	1 693	639	985	261	189	108	239	101	17	138	4 370
Kraftfahrzeug der Besatzungsmacht	533	237	261	22	34	14	65	16	4	19	1 205
Kraftomnibus, Obus	199	98	189	34	14	16	27	2	—	9	588
Zugmaschine, sonst. Kfz.	153	120	108	14	16	10	35	12	2	15	485
Fahrrad	586	739	239	65	27	35	109	137	4	34	1 975
Fußgänger	340	635	101	16	2	12	137	—	6	4	1 253
Straßenbahn oder Eisenbahn	20	1	17	4	—	2	4	6	—	2	56
Sonstiger Verkehrsteilnehmer	282	455	138	19	9	15	34	4	2	4	962
Unfälle zusammen	7 086	5 213	4 370	1 205	588	485	1 975	1 253	56	962	23 193
Zahl der daran beteiligten Verkehrs- teilnehmer	8 733	5 869	5 355	1 227	602	405	2 084	1 253	56	966	26 640

9. Die an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer 1954

Art der Verkehrsteilnehmer	An Unfällen						
	insgesamt	mit Getöteten	mit Verletzten	mit Personen- schaden zusammen	darunter in geschl. Ortslage	mit nur Sach- schaden	darunter in geschl. Ortslage
waren beteiligt							
1. Kraftfahrzeuge der Besatzungsmacht	7 306	96	2 185	2 281	1 685	5 025	3 981
a) Militärfahrzeuge	3 256	52	883	925	647	2 321	1 741
b) Zivilkraftfahrzeuge	4 050	44	1 302	1 346	1 038	2 704	2 240
2. Krafträder (ohne Kraftroller)	28 907	925	20 865	21 790	15 154	7 117	5 849
a) bis 99 ccm auch mit Beiwagen	2 993	72	2 188	2 260	1 631	733	618
b) von 100 bis 125 ccm „ „ „	3 945	112	2 819	2 931	2 125	1 014	869
c) von 126 bis 250 ccm „ „ „	18 612	620	13 540	14 160	9 738	4 452	3 622
d) von 251 und mehr ccm „ „ „	3 357	121	2 318	2 439	1 660	918	740
3. Kraftroller (Motorroller)	3 444	69	2 285	2 354	1 812	1 090	955
4. Kraftdroschken	571	9	191	200	178	371	345
5. Personenkraftwagen auch mit Anhänger	48 319	574	15 511	16 085	11 100	32 234	25 191
6. Kraftomnibusse (auch Sattelschlepper mit Omnibusanhänger)	1 082	20	536	556	353	1 426	922
7. Oberleitungsomnibusse (auch mit Anhänger)	86	2	17	19	18	67	66
8. Liefer- und Lastkraftwagen mit Gesamtgewicht	21 843	425	5 789	6 214	4 061	15 029	10 710
a) bis 3500 kg mit Anhänger	4 067	52	1 219	1 271	917	2 796	2 220
b) bis 3500 kg ohne Anhänger	6 367	88	1 859	1 947	1 474	4 420	3 518
c) von 3501 kg und mehr mit Anhänger	6 422	176	1 441	1 617	779	4 805	2 408
d) von 3501 kg und mehr ohne Anhänger	4 987	109	1 270	1 379	891	3 608	2 564
9. Zugmaschinen (auch mit Anhänger und Sattelschlepper mit Anhänger)	1 582	49	578	627	351	955	610
10. Sonstige Kraftfahrzeuge (auch mit Anhänger)	239	9	70	79	57	160	124
11. Straßenbahnen (nur Schienenfahrzeuge)	1 771	35	516	551	540	1 220	1 211
12. Eisenbahnen	171	18	61	79	58	92	69
13. Fuhrwerke	1 374	39	574	613	289	761	485
14. Fahrräder (ohne Hilfsmotor)	13 161	207	10 035	10 332	8 283	2 829	2 530
15. Fahrräder (mit Hilfsmotor)	2 252	53	1 606	1 740	1 322	503	437
16. Fußgänger	11 050	624	9 811	10 435	8 680	615	527
17. Tiere	1 233	9	759	768	524	465	303
18. Sonstige Verkehrsteilnehmer	771	17	435	452	325	319	279
Gesamtzahl der Verkehrsteilnehmer	146 062	3 270	71 914	75 184	54 790	70 879	54 594

10. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen beim Fahrzeugführer oder beim Fahrzeug 1954
a) bei Unfällen in geschlossener Ortslage

Art der Ursache	Ursachen bei einem						Zu- sammen	Davon bei Unfällen mit		
	Kraftrad	Personen- kraft- wagen	Kraft- omnibus	Lastkraft- wagen	Fahrrad	sonstigen Fahrzeug		Getöteten	Ver- letzten	nur Sach- schaden
	1	2	3	4	5	6				
beim Fahrzeugführer										
1. Nichtbeachten der Vorfahrt	2 611	0 726	125	1 858	2 145	215	13 680	138	6 836	6 706
2. Falsches Einbiegen oder Wenden ..	853	2 315	74	1 134	1 445	93	5 914	62	2 802	3 050
3. Falsches Überholen oder Vorbeifahren	2 454	3 317	213	2 064	805	259	9 112	133	3 772	5 207
4. Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden	90	284	35	285	167	38	899	10	289	600
5. Nichtbeachten der polizeilichen Ver- kehrsregelung (Zeichen des Polizei- beamten, Ampeln, Verkehrszeichen usw.)	241	444	5	169	153	20	1 032	11	472	549
6. Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen	375	551	6	286	707	25	1 950	25	1 166	759
7. Nichtbeachten der vom Fahrzeug- führer gegebenen Zeichen	554	413	10	147	81	23	1 233	7	482	744
8. Vorschriftswidriges Fahren an Stra- ßenbahnhaltestellen	57	46	2	18	6	3	132	2	87	43
9. Nichtbeachten der Abblendvorschrif- ten	30	86	1	10	2	2	140	4	83	53
10. Nichtbeachten der für schlengeleiche Wegübergänge geltenden Warn- zeichen	37	45	2	65	7	9	165	8	45	112
11. Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn ..	1 246	1 521	58	768	656	73	4 322	91	2 252	1 979
12. Verkehrswidriges Parken	38	270	8	143	20	41	520	6	127	387
13. Nichtbenutzung des Radweges (wenn ein solcher vorhanden) ...	—	—	—	—	44	—	44	3	31	10
14. Nebeneinanderfahren von Radfahrern	—	—	—	—	47	—	47	3	37	7
15. Übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände (z. B. Straßenbeschaffenheit, Ver- kehrsdichte, Witterungsverhält- nisse)	4 678	3 720	70	1 400	800	87	10 755	344	5 978	4 433
16. Zu dichtes Auffahren im Verkehr ..	1 034	1 797	58	894	227	103	4 113	8	817	3 288
17. Unachtsames Öffnen der Wagentür.	—	401	7	62	—	1	471	—	306	165
18. Unachtsames Zurückfahren, unacht- sames Ein- und Ausfahren	134	1 727	85	1 518	121	106	3 691	20	622	3 049
19. Fahrer unter Alkoholeinfluß	743	1 062	9	271	462	10	2 557	70	1 480	998
20. Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers	48	82	2	23	8	—	163	7	81	75
21. Körperliche oder gesundheitliche Be- hinderung des Fahrers	37	33	—	14	82	8	174	4	131	39
22. Sonstige Ursachen beim Führer des Fahrzeuges	358	458	32	337	300	198	1 683	30	805	839
Gesamtzahl der Feststellungen ...	15 618	25 298	802	11 475	8 285	1 319	62 797	1 004	28 701	33 092
beim Fahrzeug (technische Mängel)										
1. Mängel der Bremsen	100	155	8	238	117	18	726	32	331	363
2. Mängel der Lenkung	9	24	1	24	8	8	74	—	27	47
3. Mängel an Achsen, Federn und Rädern	11	13	—	31	13	4	72	1	36	35
4. Mängel an der Bereifung	25	103	—	81	1	2	212	4	79	129
5. Mängel der Zugvorrichtung	6	31	4	50	2	7	100	—	22	78
6. Mängel oder Versagen der Fahrbahn- beleuchtung, Begrenzungsleuchten, Schlußleuchten oder Rückstrahler.	31	33	1	49	93	114	321	9	216	96
7. Mängel oder Versagen der Fahrtrich- tungsanzeiger	1	35	—	32	—	—	68	—	28	40
8. Übermäßige Rauchentwicklung ...	—	—	—	1	—	—	1	—	1	—
9. Fehlerhafte Beladung, Überladung bzw. Überbesetzung	34	16	—	172	42	28	292	6	130	156
10. Sonstige Ursachen beim Fahrzeug ..	44	51	12	91	52	35	285	7	162	116
Gesamtzahl der Feststellungen ...	351	461	26	769	328	216	2 151	59	1 032	1 060

10. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen beim Fahrzeugführer oder beim Fahrzeug 1954
b) bei Unfällen in nicht geschlossener Ortslage

Art der Ursache	Ursachen bei einem						Zusammen	Davon bei Unfällen mit		
	Kraft- rad	Personen- kraft- wagen	Kraft- omnibus	Lastkraft- wagen	Fahrrad	sonstigen Fahrzeug		Getöteten	Ver- letzten	nur Sach- schaden
	1	2	3	4	5	6		7	8	9
beim Fahrzeugführer										
1. Nichtbeachten der Vorfahrt.....	311	539	12	224	282	59	1 427	55	866	506
2. Falsches Einblegen oder Wenden ..	233	204	8	228	232	35	1 030	32	608	390
3. Falsches Überholen oder Vorbefahren	1 229	1 691	101	1 295	183	49	4 548	128	2 237	2 183
4. Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden.....	89	276	68	608	91	45	1 177	14	338	825
5. Nichtbeachten der polizeilichen Ver- kehrsregelung (Zeichen des Polizei- beamten, Ampeln, Verkehrszeichen usw.).....	57	92	3	30	9	1	192	8	91	93
6. Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen.....	114	110	4	88	156	14	486	23	311	152
7. Nichtbeachten der vom Fahrzeug- führer gegebenen Zeichen.....	115	93	2	45	10	2	276	4	122	150
8. Vorschriftswidriges Fahren an Stra- ßenbahnhaltestellen.....	2	1	—	—	1	—	4	—	4	—
9. Nichtbeachten der Abblendvorschrif- ten.....	52	156	2	66	4	2	282	2	168	112
10. Nichtbeachten der für schlenngleiche Wegübergänge geltenden Warn- zeichen.....	13	23	1	24	2	2	65	2	25	38
11. Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn ..	936	1 087	34	721	253	50	3 081	154	1 662	1 265
12. Verkehrswidriges Parken.....	16	54	6	41	4	13	134	5	61	68
13. Nichtbenutzung des Radweges (wenn ein solcher vorhanden) ...	—	—	—	—	16	—	16	2	13	1
14. Nebeneinanderfahren von Radfahrern	—	—	—	—	52	—	52	3	37	12
15. Übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände (z. B. Straßenbeschaffenheit, Ver- kehrsdichte, Witterungsverhält- nisse).....	2 442	2 676	51	1 162	199	8	6 538	393	3 632	2 513
16. Zu dichtes Auffahren im Verkehr ..	510	608	26	307	33	5	1 489	23	497	960
17. Unachtsames Öffnen der Wagentür.	—	17	2	4	—	—	23	1	9	13
18. Unachtsames Zurückfahren, unacht- sames Ein- und Ausfahren.....	21	105	12	115	18	17	288	4	94	190
19. Fahrer unter Alkoholeinfluß.....	637	435	2	130	248	11	1 463	111	1 039	313
20. Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers.....	49	126	4	183	10	2	374	28	175	171
21. Körperliche oder gesundheitliche Be- hinderung des Fahrers.....	32	28	—	4	42	7	113	9	90	14
22. Sonstige Ursachen beim Führer des Fahrzeuges.....	155	202	9	217	98	87	768	44	413	311
Gesamtzahl der Feststellungen ...	7 013	8 613	347	5 492	1 952	409	23 826	1 045	12 492	10 289
beim Fahrzeug (technische Mängel)										
1. Mängel der Bremsen.....	58	74	6	152	38	5	333	12	154	167
2. Mängel der Lenkung.....	13	34	—	33	3	3	86	6	35	45
3. Mängel an Achsen, Federn und Rädern	11	16	3	42	2	3	77	3	29	45
4. Mängel an der Bereifung.....	80	221	1	89	5	1	397	20	211	166
5. Mängel der Zugvorrichtung.....	2	5	1	43	—	4	55	—	14	41
6. Mängel oder Versagen der Fahrbahn- beleuchtung. Begrenzungsleuchten, Schlußleuchten oder Rückstrahler.	40	27	4	53	76	191	391	21	259	111
7. Mängel oder Versagen der Fahrtrich- tungsanzeiger.....	—	9	—	15	—	1	25	—	6	10
8. Übermäßige Rauchentwicklung....	—	1	—	2	—	—	3	—	2	1
9. Fehlerhafte Beladung, Überladung bzw. Überbesetzung.....	25	13	1	146	10	3	198	8	88	102
10. Sonstige Ursachen beim Fahrzeug ..	65	41	2	61	25	15	209	7	114	88
Gesamtzahl der Feststellungen ...	294	441	18	636	159	226	1 774	77	912	785

10. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen beim Fahrzeugführer oder beim Fahrzeug 1954
c) bei Unfällen in geschlossener und nicht geschlossener Ortslage zusammen

Art der Ursache	Ursachen bei einem						Zu- sammen	Davon bei Unfällen mit		
	Kraftrad	Personen- kraft- wagen	Kraft- omnibus	Lastkraft- wagen	Fahrrad	sonstigen Fahrzeug		Getöteten	Ver- letzten	nur Sach- schaden
	1	2	3	4	5	6				
beim Fahrzeugführer										
1. Nichtbeachten der Vorfahrt	2 922	7 265	137	2 082	2 427	274	15 107	193	7 702	7 212
2. Falsches Einbiegen oder Wenden ..	1 086	2 609	82	1 362	1 677	128	6 944	94	3 410	3 440
3. Falsches Überholen oder Vorbeifahren	3 683	5 008	314	3 359	988	308	13 660	201	6 009	7 390
4. Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden	179	560	103	893	258	83	2 076	24	627	1 425
5. Nichtbeachten der polizeilichen Ver- kehrsregelung (Zeichen des Polizei- beamten, Ampeln, Verkehrszeichen usw.)	298	536	8	199	162	21	1 224	19	563	642
6. Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen	489	661	10	374	863	39	2 436	48	1 477	911
7. Nichtbeachten der vom Fahrzeug- führer gegebenen Zeichen	669	506	12	192	100	30	1 509	11	604	894
8. Vorschriftenwidriges Fahren an Stra- ßenbahnhaltestellen	59	47	2	18	7	3	136	2	91	43
9. Nichtbeachten der Abblendvorschrif- ten	82	242	3	85	6	4	422	6	251	165
10. Nichtbeachten der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warn- zeichen	50	68	3	89	9	11	230	10	70	150
11. Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn ..	2 182	2 608	92	1 489	909	123	7 403	245	3 914	3 244
12. Verkehrswidriges Parken	54	324	14	184	24	54	654	11	188	455
13. Nichtbenutzung des Radweges (wenn ein solcher vorhanden) ...	—	—	—	—	60	—	60	5	44	11
14. Nebeneinanderfahren von Radfahrern	—	—	—	—	99	—	99	6	74	19
15. Übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände (z. B. Straßenbeschaffenheit, Ver- kehrsdichte, Witterungsverhält- nisse)	7 120	6 396	121	2 562	999	95	17 293	737	9 610	6 946
16. Zu dichtes Auffahren im Verkehr ..	1 544	2 405	84	1 201	260	108	5 602	31	1 314	4 257
17. Unachtsames Öffnen der Wagentür ..	—	418	9	66	—	1	494	1	315	178
18. Unachtsames Zurückfahren, unacht- sames Ein- und Ausfahren	155	1 832	97	1 633	139	123	3 979	24	716	3 239
19. Fahrer unter Alkoholeinfluß	1 380	1 497	11	401	710	21	4 020	190	2 519	1 811
20. Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers	97	208	6	206	18	2	537	35	256	246
21. Körperliche oder gesundheitliche Be- hinderung des Fahrers	69	61	—	18	124	15	287	13	221	53
22. Sonstige Ursachen beim Führer des Fahrzeuges	513	660	41	554	398	285	2 451	83	1 218	1 150
Gesamtzahl der Feststellungen ...	22 631	33 911	1 149	16 967	10 237	1 728	86 623	2 049	41 193	43 381
beim Fahrzeug (technische Mängel)										
1. Mängel der Bremsen	248	229	14	390	155	23	1 059	44	485	530
2. Mängel der Lenkung	22	58	1	57	11	11	160	6	62	92
3. Mängel an Achsen, Federn und Rädern	22	29	3	73	15	7	149	4	65	80
4. Mängel an der Bereifung	105	324	1	170	6	3	600	24	290	295
5. Mängel der Zugvorrichtung	8	30	5	93	2	11	155	—	36	119
6. Mängel oder Versagen der Fahrbahn- beleuchtung, Begrenzungsleuchten, Schlußleuchten oder Rückstrahler ..	71	60	5	102	169	305	712	30	475	207
7. Mängel oder Versagen der Fahrtrich- tungsanzeiger	1	44	—	47	—	1	93	—	34	59
8. Übermäßige Rauchentwicklung	—	1	—	3	—	—	4	—	3	1
9. Fehlerhafte Beladung, Überladung bzw. Überbesetzung	59	29	1	318	52	31	490	14	218	258
10. Sonstige Ursachen beim Fahrzeug ..	109	92	14	152	77	50	494	14	276	204
Gesamtzahl der Feststellungen ...	645	902	44	1 405	487	442	3 925	136	1 944	1 845

11. Vorläufig festgestellte, beim Fahrzeugführer liegende unmittelbare Ursachen bei Unfällen mit Getöteten und Verletzten sowie Unfällen mit nur Sachschaden 1954

Art der Ursache	Bei Unfällen mit													
	Getöteten und Verletzten festgestellte Ursachen bei einem							nur Sachschaden festgestellte Ursachen bei einem						
	Kraft- rad	Pers.- kraft- wagen	Kraft- omni- bus	Last- kraft- wagen	Fahr- rad	sonst. Fahr- zeug	zu- sam- men	Kraft- rad	Pers.- kraft- wagen	Kraft- omni- bus	Last- kraft- wagen	Fahr- rad	sonst. Fahr- zeug	zu- sam- men
In geschlossener Ortslage														
1. Nichtbeachten der Vorfahrt	1 694	2 775	46	776	1 601	82	6 974	917	3 951	79	1 082	544	133	6 706
2. Falsches Einbiegen oder Wenden	543	867	15	301	1 092	46	2 864	310	1 448	59	833	353	47	3 050
3. Falsches Überholen oder Vorfahren ..	1 848	901	41	469	618	28	3 905	606	2 416	172	1 595	187	231	5 207
4. Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden	00	48	4	53	127	7	299	30	236	31	232	40	31	600
5. Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung (Zeichen des Polizeibeamten, Ampeln, Verkehrszeichen usw.)	163	153	—	43	122	2	483	78	291	5	126	31	18	549
6. Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen	271	231	1	95	579	14	1 191	104	320	5	191	128	11	759
7. Nichtbeachten der vom Fahrzeugführer gegebenen Zeichen	326	70	2	27	54	4	489	228	337	8	120	27	24	744
8. Vorschriftswidriges Fahren an Straßenbahnhaltestellen	47	24	1	8	6	3	89	10	22	1	10	—	—	43
9. Nichtbeachten der Abblendvorschriften ..	25	46	1	11	2	2	87	5	40	—	8	—	—	53
10. Nichtbeachten der für schienenegleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen ..	24	10	—	11	6	2	53	13	35	2	54	1	7	112
11. Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn	950	627	19	210	507	30	2 343	296	894	39	558	149	43	1 979
12. Verkehrswidriges Parken	14	51	4	42	4	18	133	24	210	4	101	16	23	387
13. Nichtbenutzung des Radweges (wenn ein solcher vorhanden)	—	—	—	—	34	—	34	—	—	—	—	10	—	10
14. Nebeneinanderfahren von Radfahrern ..	—	—	—	—	40	—	40	—	—	—	—	7	—	7
15. Übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände (z. B. Straßenbeschaffenheit, Verkehrsdichte, Witterungsverhältnisse)	3 701	1 511	24	367	696	23	6 322	977	2 209	46	1 033	104	64	4 433
16. Zu dichtes Auffahren im Verkehr	407	196	6	91	122	3	825	627	1 601	52	803	105	100	3 288
17. Unachtsames Öffnen der Wagentür	—	260	5	41	—	—	306	—	141	2	21	—	1	165
18. Unachtsames Zurückfahren, unachtsames Ein- und Ausfahren	74	259	13	176	98	22	642	60	1 468	72	1 342	23	84	3 049
19. Fahrer unter Alkoholeinfluß	650	425	4	86	392	2	1 559	93	637	5	185	70	8	998
20. Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers	39	33	1	10	5	—	88	9	49	1	13	3	—	75
21. Körperliche oder gesundheitliche Behinderung des Fahrers	32	16	—	8	75	4	135	5	17	—	6	7	4	39
22. Sonst. Ursachen beim Führer d. Fahrzeug.	265	145	15	86	241	92	844	93	313	17	251	59	106	839
Gesamtzahl der Feststellungen ...	11 133	8 654	202	2 911	6 421	384	29 705	4 485	16 644	600	8 564	1 864	935	33 092
in nicht geschlossener Ortslage														
1. Nichtbeachten der Vorfahrt	243	275	7	115	247	34	921	68	264	5	109	85	25	506
2. Falsches Einbiegen oder Wenden	183	148	3	92	197	17	640	50	146	5	136	35	18	390
3. Falsches Überholen oder Vorfahren ..	1 054	702	39	394	164	12	2 365	175	989	62	901	19	37	2 183
4. Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden	68	85	7	106	73	13	352	21	191	61	502	18	32	825
5. Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung (Zeichen des Polizeibeamten, Ampeln, Verkehrszeichen usw.)	47	38	1	6	7	—	90	10	54	2	24	2	1	93
6. Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen	98	56	3	32	138	7	334	16	54	1	56	18	7	152
7. Nichtbeachten der vom Fahrzeugführer gegebenen Zeichen	80	24	—	6	15	1	126	35	69	2	39	4	1	150
8. Vorschriftswidriges Fahren an Straßenbahnhaltestellen	2	1	—	—	1	—	4	—	—	—	—	—	—	—
9. Nichtbeachten der Abblendvorschriften ..	46	91	2	26	4	1	170	6	65	—	40	—	1	112
10. Nichtbeachten der für schienenegleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen ..	9	8	—	8	1	1	27	4	15	1	16	1	1	38
11. Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn	827	524	17	208	212	28	1 816	109	563	17	513	41	22	1 265
12. Verkehrswidriges Parken	12	25	3	18	4	4	66	4	29	3	23	—	9	68
13. Nichtbenutzung des Radweges (wenn ein solcher vorhanden)	—	—	—	—	15	—	15	—	—	—	—	1	—	1
14. Nebeneinanderfahren von Radfahrern ..	—	—	—	—	40	—	40	—	—	—	—	12	—	12
15. Übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände (z. B. Straßenbeschaffenheit, Verkehrsdichte, Witterungsverhältnisse)	2 178	1 304	17	339	185	2	4 025	264	1 372	34	823	14	6	2 513
16. Zu dichtes Auffahren im Verkehr	288	138	10	57	25	2	520	222	470	16	250	8	3	969
17. Unachtsames Öffnen der Wagentür	—	6	1	3	—	—	10	—	11	1	1	—	—	13
18. Unachtsames Zurückfahren, unachtsames Ein- und Ausfahren	15	29	2	26	15	11	98	6	76	10	89	3	6	190
19. Fahrer unter Alkoholeinfluß	605	237	2	67	229	10	1 150	32	198	—	63	19	1	313
20. Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers	48	74	2	69	9	1	203	1	52	2	114	1	1	171
21. Körperliche oder gesundheitliche Behinderung des Fahrers	30	20	—	3	40	6	99	2	8	—	1	2	1	14
22. Sonst. Ursachen beim Führer d. Fahrzeug.	141	98	1	70	86	61	457	14	104	8	147	12	20	311
Gesamtzahl der Feststellungen ...	5 974	3 883	117	1 645	1 707	211	13 537	1 039	4 730	230	3 847	245	198	10 289

12. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen beim Fußgänger 1954

Art der Ursache	Bei Unfällen											
	mit Getöteten			mit Verletzten			mit nur Sachschaden			überhaupt		
	unter 14 Jahren	über 14 Jahren	zusammen	unter 14 Jahren	über 14 Jahren	zusammen	unter 14 Jahren	über 14 Jahren	zusammen	unter 14 Jahren	über 14 Jahren	zusammen
festgestellte Ursachen bei Fußgängern												
in geschlossener Ortslage												
Überschreiten der Fahrbahn, Gehen oder Stehen auf der Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten	73	216	289	1720	3155	4875	82	215	297	1875	3586	5461
Nichtbenutzung des Fußgängerüberganges	—	4	4	20	98	118	1	11	12	21	113	134
Spielende Kinder auf der Fahrbahn	25	—	25	548	—	548	32	—	32	605	—	605
darunter unter 6 Jahren	20	—	20	369	—	369	22	—	22	411	—	411
Auf- oder Abspringen auf bzw. von fahrende(n) Fahrzeuge(n)	4	2	6	21	148	169	3	7	10	28	157	185
Alkoholeinfluß	1	22	23	5	265	270	2	24	26	8	311	319
Körperliche oder gesundheitl. Behinderung	1	17	18	7	119	126	3	3	6	11	130	150
Sonstige Ursachen beim Fußgänger	3	6	9	32	107	139	3	12	15	38	125	163
Gesamtzahl der Feststellungen	107	267	374	2353	3892	6245	126	272	398	2586	4431	7017
in nicht geschlossener Ortslage												
Überschreiten der Fahrbahn, Gehen oder Stehen auf der Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten	10	59	69	163	486	649	6	33	39	179	578	757
Nichtbenutzung des Fußgängerüberganges	—	—	—	—	2	2	—	1	1	—	3	3
Spielende Kinder auf der Fahrbahn	7	—	7	32	—	32	2	—	2	41	—	41
darunter unter 6 Jahren	6	—	6	21	—	21	—	—	—	27	—	27
Auf- oder Abspringen auf bzw. von fahrende(n) Fahrzeuge(n)	1	—	1	4	5	9	—	1	1	5	6	11
Alkoholeinfluß	—	13	13	1	59	60	—	9	9	1	81	82
Körperliche oder gesundheitl. Behinderung	—	3	3	—	19	19	—	1	1	—	23	23
Sonstige Ursachen beim Fußgänger	1	5	6	7	39	46	1	1	2	9	45	54
Gesamtzahl der Feststellungen	19	80	99	207	610	817	9	46	55	235	736	971
insgesamt												
Überschreiten der Fahrbahn, Gehen oder Stehen auf der Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten	83	275	358	1883	3641	5524	88	248	336	2054	4164	6218
Nichtbenutzung des Fußgängerüberganges	—	4	4	20	100	120	1	12	13	21	116	137
Spielende Kinder auf der Fahrbahn	32	—	32	580	—	580	34	—	34	646	—	646
darunter unter 6 Jahren	26	—	26	390	—	390	22	—	22	438	—	438
Auf- oder Abspringen auf bzw. von fahrende(n) Fahrzeuge(n)	5	2	7	25	153	178	3	8	11	33	163	196
Alkoholeinfluß	1	35	36	6	324	330	2	33	35	9	392	401
Körperliche oder gesundheitl. Behinderung	1	20	21	7	138	145	3	4	7	11	162	173
Sonstige Ursachen beim Fußgänger	4	11	15	39	146	185	4	13	17	47	170	217
Gesamtzahl der Feststellungen	126	347	473	2560	4502	7062	135	318	453	2821	5167	7988

13. In Straßenverhältnissen, Witterungseinflüssen und anderen Einflüssen liegende Unfallursachen 1954 (äußere Umstände)

Art des Umstandes	Umstände bei Unfällen				Umstände bei Unfällen				Umstände bei Unfällen			
	mit Ge-töteten	mit Ver-letzten	nur mit Sach-schaden	zu-sammen	mit Ge-töteten	mit Ver-letzten	nur mit Sach-schaden	zu-sammen	mit Ge-töteten	mit Ver-letzten	nur mit Sach-schaden	zu-sammen
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
in geschlossener Ortslage												
in nicht geschlossener Ortslage												
in geschlossener und nicht geschlossener Ortslage												
Straßenverhältnisse												
1. Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn												
a) durch Regen	39	1650	2064	3753	67	829	727	1623	106	2479	2791	5376
b) durch Schnee oder Eis	17	545	1840	2402	31	506	1132	1669	48	1051	2972	4071
2. Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn durch ausgeflossenes Öl, Dung usw.	3	333	200	536	3	102	56	161	6	435	256	697
3. Schlechter Zustand der Straßenoberfläche	5	222	138	365	16	194	111	321	21	416	249	686
4. Wechsel der Fahrbahndecke	2	50	43	95	—	20	24	44	2	70	67	139
5. Enge und Unübersichtlichkeit (auch an Straßenkreuzungen)												
a) ständiger Zustand	25	699	843	1567	18	312	425	755	43	1011	1268	2322
b) Zustand durch Bauarbeiten erzeugt	1	142	211	354	—	52	55	107	1	194	266	461
6. Unzureichende Beschilderung der Straße	1	27	34	62	1	17	10	28	2	44	44	90
7. Unzureichende Beleuchtung der Straße und der Verkehrszeichen	1	44	30	75	—	5	5	10	1	49	35	85
8. Sonstige Mängel der Straße	5	84	54	143	4	56	54	114	9	140	108	257
Gesamtzahl der Feststellungen	99	3796	5457	9352	140	2093	2599	4832	239	5889	8056	14184
Witterungseinflüsse												
1. Nebel	4	127	151	282	25	245	258	528	29	372	409	810
2. Starker Regen, Hagelschauer, Schneegestöber usw.	19	534	610	1163	30	419	389	838	49	953	999	2001
3. Sonstige Witterungseinflüsse	2	64	90	150	4	60	39	103	6	124	129	259
Gesamtzahl der Feststellungen	25	725	851	1601	59	724	686	1469	84	1449	1537	3070
Anderer Einflüsse												
1. Tier auf der Fahrbahn	3	568	344	915	6	251	191	448	9	819	535	1363
2. Sonstige Hindernisse auf der Fahrbahn	3	119	115	237	1	99	75	175	4	218	190	412
3. Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranken	3	3	9	15	—	3	4	7	3	6	13	22
4. Mangelhafte Beschaffenheit der für schlechte Wegübergänge geltenden Warnzeichen	—	4	1	5	—	1	2	3	—	5	3	8
5. Sonstige Einflüsse	17	261	345	623	20	183	154	366	46	444	499	989
Gesamtzahl der Feststellungen	26	955	814	1795	36	537	426	999	62	1492	1240	2794

14. Bei Straßenverkehrsunfällen getötete und verletzte Personen

Geschlecht Verkehrsbeteiligung	Getötete ¹⁾						Verletzte, stationärer Behandlung zugeführt						Sonstige		
	unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25	25 bis unter 60	60 und darüber	zusammen	unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25	25 bis unter 60	60 und darüber	zusammen	unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
a) in geschlossener															
Männl. Personen															
auf Krafträdern	1	1	136	150	11	299	8	30	2 224	2 315	65	4 642	14	50	4 061
auf Kraftwagen	—	—	15	29	3	47	17	20	154	551	40	782	36	53	401
auf Fahrrädern	—	16	29	54	29	128	11	179	706	881	208	1 985	31	374	1 343
Fußgänger	43	25	20	73	89	250	357	367	212	572	400	1 917	405	417	290
andere	—	1	1	5	3	10	6	18	8	48	16	96	10	16	44
zusammen	44	43	201	311	135	734	399	614	3 304	4 367	738	9 422	496	910	6 139
Weibl. Personen															
auf Krafträdern	—	3	5	9	2	19	9	5	249	300	3	560	8	23	552
auf Kraftwagen	1	—	3	9	—	13	13	7	79	205	18	322	17	36	147
auf Fahrrädern	1	2	8	17	5	33	30	26	287	400	31	780	11	126	510
Fußgänger	27	13	7	23	73	143	270	104	187	486	404	1 451	289	305	306
andere	1	—	—	2	—	3	6	3	4	22	10	45	5	5	18
zusammen	30	18	23	60	80	211	328	145	806	1 419	466	3 164	330	495	1 533
Männl. u. weibl. Pers.															
auf Krafträdern	1	4	141	159	13	318	17	35	2 473	2 615	68	5 208	22	73	4 613
auf Kraftwagen	1	—	18	38	3	60	30	27	233	756	58	1 104	53	89	548
auf Fahrrädern	1	18	37	71	34	161	41	205	993	1 287	239	2 765	42	500	1 853
Fußgänger	70	38	27	96	162	393	627	471	399	1 058	813	3 368	694	722	596
andere	1	1	1	7	3	13	12	21	12	70	26	141	15	21	62
zusammen	74	61	224	371	215	945	727	759	4 110	5 786	1 204	12 586	826	1 405	7 672
b) in nicht geschlossener															
Männl. Personen															
auf Krafträdern	—	—	187	200	3	390	6	16	1 665	1 484	32	3 203	8	20	1 528
auf Kraftwagen	3	4	30	115	12	164	17	43	332	963	91	1 446	24	40	413
auf Fahrrädern	1	4	18	55	27	105	—	56	263	337	79	735	4	60	300
Fußgänger	8	4	17	30	27	86	43	48	130	174	80	475	32	28	124
andere	2	—	2	7	6	17	—	5	9	23	13	50	4	3	14
zusammen	14	12	254	407	75	762	66	168	2 399	2 981	295	5 909	72	151	2 379
Weibl. Personen															
auf Krafträdern	—	1	13	32	—	46	9	9	257	244	7	526	5	8	228
auf Kraftwagen	1	1	5	23	6	36	10	19	144	423	37	633	16	31	123
auf Fahrrädern	—	—	2	9	2	13	7	8	84	114	8	221	2	21	114
Fußgänger	2	1	4	10	7	24	33	12	71	108	36	200	20	27	85
andere	—	1	—	—	—	1	—	2	4	12	6	24	2	1	6
zusammen	3	4	24	74	15	120	59	50	560	901	94	1 664	45	88	556
Männl. u. weibl. Pers.															
auf Krafträdern	—	1	200	232	3	436	15	25	1 922	1 728	39	3 729	13	28	1 756
auf Kraftwagen	4	5	35	138	18	200	27	62	476	1 386	128	2 079	40	71	536
auf Fahrrädern	1	4	20	64	29	118	7	64	347	451	87	956	6	81	414
Fußgänger	10	5	21	40	34	110	76	60	201	282	116	735	52	55	209
andere	2	1	2	7	6	18	—	7	13	35	19	74	6	4	20
zusammen	17	16	278	481	90	882	125	218	2 959	3 882	389	7 573	117	239	2 935
c) in geschlossener und nicht															
Männl. Personen															
auf Krafträdern	1	1	323	350	14	689	14	46	3 889	3 799	97	7 845	22	70	5 589
auf Kraftwagen	3	4	45	144	15	211	34	63	486	1 514	131	2 228	60	93	814
auf Fahrrädern	1	20	47	109	56	233	11	235	969	1 218	287	2 720	35	434	1 643
Fußgänger	51	29	37	103	116	336	400	415	342	746	489	2 392	437	445	414
andere	2	1	3	12	9	27	6	23	17	71	20	146	14	19	58
zusammen	58	55	455	718	210	1 496	465	782	5 703	7 348	1 033	15 331	568	1 061	8 518
Weibl. Personen															
auf Krafträdern	—	4	18	41	2	65	18	14	506	544	10	1 092	13	31	780
auf Kraftwagen	2	1	8	32	6	49	23	26	223	628	55	955	33	67	270
auf Fahrrädern	1	2	10	26	7	46	37	34	371	520	39	1 001	13	147	624
Fußgänger	29	14	11	33	80	167	303	116	258	594	440	1 711	300	332	391
andere	1	1	—	2	—	4	6	5	8	34	16	69	7	6	24
zusammen	33	22	47	134	95	331	387	195	1 366	2 320	560	4 828	375	583	2 089
Männl. u. weibl. Pers.															
auf Krafträdern	1	5	341	391	16	754	32	60	4 395	4 343	107	8 937	35	101	6 369
auf Kraftwagen	5	5	53	170	21	260	57	89	709	2 142	186	3 183	93	160	1 084
auf Fahrrädern	2	22	57	135	63	279	48	269	1 340	1 738	326	3 721	48	581	2 267
Fußgänger	80	43	48	136	196	503	703	531	600	1 340	929	4 103	746	777	805
andere	3	2	3	14	9	31	12	28	25	105	45	215	21	25	82
zusammen	91	77	502	852	305	1 827	852	977	7 069	9 668	1 593	20 159	943	1 644	10 607

1) Einschl. der innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen Gestorbenen

nach Geschlecht, Beteiligung am Straßenverkehr und Lebensalter 1954

Verletzte			Verletzte insgesamt						Getötete und Verletzte						Geschlecht Verkehrsbeteiligung
25 bis unter 60	60 und darüber	zusammen	unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25	25 bis unter 60	60 und darüber	zusammen	unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25	25 bis unter 60	60 und darüber	zusammen	
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
Ortslage															
4 079	84	8 288	22	80	6 285	6 394	149	12 930	23	81	6 421	6 544	160	13 229	Männl. Personen auf Krafträdern
1 351	88	1 929	53	73	555	1 902	128	2 711	53	73	570	1 931	131	2 758	auf Kraftwagen
1 428	333	3 509	42	553	2 049	2 309	541	5 494	42	569	2 078	2 363	570	5 622	auf Fahrrädern
702	443	2 257	762	784	502	1 274	852	4 174	805	809	522	1 347	941	4 424	Fußgänger
130	43	243	16	34	52	178	59	330	16	35	53	183	62	340	andere
7 690	991	16 226	895	1 524	9 443	12 057	1 729	25 648	939	1 567	9 644	12 368	1 864	26 382	zusammen
648	7	1 238	17	28	801	948	10	1 804	17	31	806	957	12	1 823	Weibl. Personen auf Krafträdern
475	46	721	30	43	226	680	64	1 043	31	43	229	689	64	1 056	auf Kraftwagen
600	39	1 376	41	152	797	1 096	70	2 156	42	154	805	1 113	75	2 189	auf Fahrrädern
666	376	1 942	559	409	493	1 152	780	3 393	586	422	500	1 175	853	3 536	Fußgänger
69	21	118	11	8	22	91	31	163	12	8	22	93	31	166	andere
2 548	489	5 395	658	640	2 339	3 967	955	8 559	688	658	2 362	4 027	1 035	8 770	zusammen
4 727	91	9 526	39	108	7 086	7 342	159	14 734	40	112	7 227	7 501	172	15 052	Männl. u. Weibl. Pers. auf Krafträdern
1 826	134	2 650	83	116	781	2 582	192	3 754	84	116	799	2 620	195	3 814	auf Kraftwagen
2 118	372	4 885	83	705	2 846	3 405	611	7 650	84	723	2 883	3 476	645	7 811	auf Fahrrädern
1 368	819	4 199	1 321	1 193	995	2 426	1 032	7 567	1 391	1 231	1 022	2 522	1 794	7 060	Fußgänger
109	64	361	27	42	74	269	90	502	28	43	75	276	93	515	andere
10 238	1 480	21 621	1 553	2 164	11 782	16 024	2 684	34 207	1 627	2 225	12 006	16 395	2 899	35 152	zusammen
Ortslage															
1 404	26	2 986	14	36	3 193	2 888	58	6 189	14	36	3 380	3 088	61	6 579	Männl. Personen auf Krafträdern
1 294	87	1 858	41	83	745	2 257	178	3 304	44	87	775	2 372	190	3 468	auf Kraftwagen
348	73	785	4	116	563	685	152	1 520	5	120	581	740	179	1 625	auf Fahrrädern
181	66	431	75	76	254	355	146	906	83	80	271	385	173	992	Fußgänger
45	19	85	4	8	23	68	32	135	6	8	25	75	38	152	andere
3 272	271	6 145	138	319	4 778	6 253	566	12 054	152	331	5 032	6 660	641	12 816	zusammen
255	6	502	14	17	485	499	13	1 028	14	18	498	531	13	1 074	Weibl. Personen auf Krafträdern
366	34	570	26	50	267	789	71	1 203	27	51	272	812	77	1 230	auf Kraftwagen
93	5	235	9	29	198	207	13	456	9	29	200	216	15	469	auf Fahrrädern
88	31	251	53	39	156	196	67	511	55	40	160	206	74	535	Fußgänger
28	8	45	2	3	10	40	14	69	2	4	10	40	14	70	andere
830	84	1 603	104	138	1 116	1 731	178	3 267	107	142	1 140	1 805	193	3 387	zusammen
1 659	32	3 488	28	53	3 678	3 387	71	7 217	28	54	3 878	3 619	74	7 653	Männl. u. Weibl. Pers. auf Krafträdern
1 680	121	2 428	67	133	1 012	3 046	249	4 507	71	138	1 047	3 184	267	4 707	auf Kraftwagen
441	78	1 020	13	145	761	892	165	1 976	14	149	781	956	194	2 094	auf Fahrrädern
209	97	682	128	115	410	551	213	1 417	138	120	431	591	247	1 527	Fußgänger
73	27	130	6	11	33	108	46	204	8	12	35	115	52	222	andere
4 102	355	7 748	242	457	5 894	7 984	744	15 321	259	473	6 172	8 465	834	16 203	zusammen
geschlossener Ortslage															
5 483	110	11 274	36	116	9 478	9 282	207	19 119	37	117	9 801	9 632	221	19 808	Männl. Personen auf Krafträdern
2 045	175	3 787	94	156	1 300	4 159	306	6 015	97	160	1 345	4 303	321	6 226	auf Kraftwagen
1 776	406	4 294	46	669	2 612	2 994	693	7 014	47	689	2 659	3 103	749	7 247	auf Fahrrädern
883	509	2 688	837	800	756	1 029	998	5 080	888	889	793	1 732	1 114	5 416	Fußgänger
175	62	328	20	42	75	246	91	474	22	43	78	258	100	501	andere
10 962	1 262	22 371	1 033	1 843	14 221	18 310	2 295	37 702	1 091	1 898	14 676	19 028	2 505	39 198	zusammen
903	13	1 740	31	45	1 286	1 447	23	2 832	31	49	1 304	1 488	25	2 897	Weibl. Personen auf Krafträdern
841	80	1 291	56	93	493	1 469	135	2 246	58	94	501	1 501	141	2 295	auf Kraftwagen
783	44	1 611	50	181	995	1 303	83	2 612	51	183	1 005	1 929	90	2 658	auf Fahrrädern
754	407	2 193	612	448	649	1 348	847	3 904	641	462	660	1 381	927	4 071	Fußgänger
97	29	163	13	11	32	131	45	232	14	12	32	133	45	236	andere
3 378	573	6 998	762	778	3 455	5 698	1 133	11 826	795	800	3 502	5 832	1 228	12 157	zusammen
6 386	123	13 014	67	161	10 784	10 729	230	21 951	68	166	11 105	11 120	246	22 705	Männl. u. Weibl. Pers. auf Krafträdern
3 486	255	5 078	150	249	1 793	5 628	441	8 261	155	254	1 846	5 804	462	8 521	auf Kraftwagen
2 559	450	5 905	96	850	3 607	4 297	776	9 626	98	872	3 664	4 432	839	9 905	auf Fahrrädern
1 637	916	4 881	1 449	1 308	1 405	2 977	1 845	8 984	1 529	1 351	1 453	3 113	2 041	9 487	Fußgänger
272	91	491	33	53	107	377	136	706	36	55	110	391	145	737	andere
14 340	1 835	29 369	1 795	2 621	17 676	24 008	3 428	49 528	1 886	2 698	18 178	24 860	3 733	51 355	zusammen

15. Straßenverkehrsunfälle mit der Ursache der übermäßigen Geschwindigkeit¹⁾ 1954

Geschwindigkeitsunfälle	Geschwindigkeitsunfälle						Geschwindigkeitsunfälle					
	von Kraft- rädern	von Per- sonen- kraft- wagen	von Last- kraft- wagen	von Fahr- rädern und Mopeds	von Sonstigen	Zu- sammen	von Kraft- rädern	von Per- sonen- kraft- wagen	von Last- kraft- wagen	von Fahr- rädern und Mopeds	von Sonstigen	Zu- sammen
	Mit nur 1 Verkehrsteilnehmer						mit 2 und mehr Verkehrsteilnehmern					
in geschlossener Ortslage												
mit Getöteten	51	8	3	2	—	64	151	86	24	14	2	277
„ Schwerverletzten	391	106	34	59	3	593	1 208	497	123	230	15	2 163
„ Leichtverletzten	233	147	29	19	2	430	1 526	630	139	353	23	2 671
„ nur Sachschaden über 200 DM	20	327	152	—	7	506	290	1 095	497	1	49	1 932
„ nur Sachschaden unter 200 DM	100	163	104	5	3	375	551	582	249	97	42	1 521
Zusammen...	795	751	322	85	15	1 968	3 816	2 890	1 032	695	131	8 564
in nicht geschlossener Ortslage												
mit Getöteten	127	40	6	7	—	180	113	59	25	4	—	201
„ Schwerverletzten	619	295	42	58	4	1 018	660	310	82	48	4	1 104
„ Leichtverletzten	199	270	42	17	1	529	437	291	114	48	7	897
„ nur Sachschaden über 200 DM	15	441	176	—	3	635	88	594	403	2	17	1 104
„ nur Sachschaden unter 200 DM	35	100	72	3	3	213	119	207	134	9	6	475
Zusammen ...	995	1 146	338	85	11	2 575	1 417	1 461	758	111	34	3 781
Geschwindigkeitsunfälle insgesamt												
in geschlossener und nicht geschlossener Ortslage												
	Anzahl						vH					
mit Getöteten	442	193	58	27	2	722	6,3	3,1	2,4	2,7	1,0	4,3
„ Schwerverletzten	2 068	1 208	281	395	26	4 878	42,3	19,3	11,5	40,5	13,6	28,9
„ Leichtverletzten	2 395	1 338	324	437	33	4 527	34,1	21,4	13,2	44,8	17,3	26,8
„ nur Sachschaden über 200 DM	413	2 457	1 228	3	76	4 177	5,9	39,3	50,1	0,3	39,8	24,7
„ nur Sachschaden unter 200 DM	805	1 052	559	114	54	2 584	11,4	16,9	22,8	11,7	28,3	15,3
Zusammen ...	7 023	6 248	2 450	976	191	16 888	100	100	100	100	100	100

¹⁾ Ohne 190 Unfälle, bei denen die Ursache der übermäßigen Geschwindigkeit bei mehreren Verkehrsteilnehmern zugleich angegeben worden ist, vgl. dazu die Ausführungen auf S. 27

16. Getötete und Verletzte bei Unfällen mit der Ursache der übermäßigen Geschwindigkeit 1954

Verunglückt	Getötete			Schwerverletzte			Leichtverletzte			Verletzte zusammen		
	bei Straßen- ver- kehrsun- fällen über- haupt	bei Ge- schwin- digkeits- unfällen	vH									
auf Kraftrad	754	388	52	8 937	2 718	30	13 014	3 229	25	21 951	5 947	27
„ Kraftwagen	260	127	49	3 183	1 461	46	5 078	2 050	40	8 261	3 511	43
„ Fahrrad	279	65	23	3 721	625	17	5 905	872	15	9 626	1 497	16
als Fußgänger	503	190	38	4 103	1 078	26	4 881	1 194	25	8 984	2 272	25
als sonstiger Verkehrsteilnehmer	31	6	19	215	52	24	491	112	23	706	164	23
Insgesamt ...	1 827	776	43	20 159	5 934	29	29 369	7 457	25	49 528	13 391	27
darunter im Alter von												
0 bis unter 6 Jahren	91	28	31	852	228	27	943	209	22	1 795	437	24
6 „ „ 14 „	77	23	30	977	206	21	1 644	347	21	2 621	553	21
14 „ „ 25 „	502	277	55	7 069	2 282	32	10 607	3 088	29	17 676	5 370	30
25 „ „ 60 „	852	348	41	9 668	2 868	30	14 340	3 434	24	24 008	6 302	26
60 und mehr „	305	100	33	1 593	350	22	1 835	379	21	3 428	729	21

**17. Straßenverkehrsunfälle,
getötete und verletzte Personen in den Gemeinden mit 5000 und mehr Einwohnern¹⁾ 1954**

Lfd. Nr.	Gemeinden	Unfälle	Ge-tötete	Ver-letzte	davon in stat. Behdlig. über-führt	Lfd. Nr.	Gemeinden	Unfälle	Ge-tötete	Ver-letzte	davon in stat. Behdlig. über-führt
1	Stuttgart	9 220	101	4 381	1 664	90	Saulgau	95	—	48	27
2	Mannheim	5 392	77	2 970	1 069	91	Urach	85	1	63	23
3	Karlsruhe	3 717	48	2 188	720	92	Wendlingen a. N.	65	4	46	25
4	Freiburg	1 970	29	1 285	331	93	St. Georgen	28	—	27	14
5	Heidelberg	2 712	27	1 252	362	94	Laupheim	73	2	57	21
6	Ulm	1 231	16	657	244	95	Friedrichshall, Bad	129	2	93	36
7	Eßlingen	950	15	499	169	96	Ebersbach a. d. Fils	73	2	57	22
8	Heilbronn	1 185	25	739	251	97	Waldkirch	49	1	39	18
9	Pforzheim	1 105	12	717	273	98	Plankstadt	46	1	46	14
10	Ludwigsburg	883	16	645	284	99	Öhringen	80	1	68	22
11	Reutlingen	806	8	535	170	100	Giengen (Brenz)	72	1	33	13
12	Konstanz	787	9	469	158	101	Murrhardt	76	2	49	14
13	Heidenheim	365	10	276	158	102	Ziegelhausen	58	1	48	26
14	Göppingen	555	16	326	125	103	Lauffen a. N.	61	—	42	18
15	Tübingen	718	16	413	207	104	Ladenburg	45	2	34	16
16	Baden-Baden	710	6	400	130	105	Blaubeuren	91	1	52	31
17	Schwäb. Gmünd	448	2	278	104	106	Korntal	46	—	28	12
18	Friedrichshafen	352	10	284	112	107	Weingarten (Baden)	74	1	42	18
19	Ravensburg	504	9	321	121	108	Oberkirch	39	—	35	9
20	Aalen	238	6	145	68	109	Eningen u. Achalm	42	2	34	12
21	Schwenningen	320	9	191	116	110	Sigmaringen	132	2	79	34
22	Lörrach	277	4	146	53	111	Sandhausen	72	4	59	17
23	Weinheim	278	5	211	64	112	Langenau	70	2	50	19
24	Singen (Hohentwiel)	298	6	224	89	113	Nagold	108	5	87	34
25	Offenburg	529	8	344	124	114	Uchingen	81	5	51	28
26	Villingen i. Schw.	239	3	172	72	115	Bühlertal	42	4	31	16
27	Rastatt	363	3	236	97	116	Schopfheim	41	2	22	11
28	Tuttlngen	330	5	184	56	117	Oberndorf a. N.	61	1	41	19
29	Geislingen (Steige)	207	4	136	58	118	Herrenberg	71	4	52	16
30	Kornwestheim	203	5	129	62	119	Künzelsau	84	3	51	29
31	Lahr	335	4	198	75	120	Malsch (Karlsruhe)	102	4	69	33
32	Fellbach	234	6	138	51	121	Neckargemünd	120	2	70	17
33	Backnang	191	6	137	71	122	Marbach a. N.	63	—	28	12
34	Kirchheim unter Teck	257	7	176	98	123	Asperg	42	—	31	8
35	Schwäb. Hall	243	3	156	47	124	Neustadt	60	—	38	19
36	Ebingen	166	—	124	47	125	Gerlingen	35	—	26	14
37	Nürtingen	143	3	108	49	126	Leutkirch	67	2	62	37
38	Bruchsal	216	7	133	56	127	Kirrlach	23	1	24	9
39	Schramberg	107	6	77	33	128	Schriesheim	75	3	46	16
40	Ettlingen	246	11	151	63	129	Süssen	72	—	59	27
41	Waiblingen	218	10	172	73	130	Tiengen (Oberrhein)	59	1	52	19
42	Rottweil	263	6	164	68	131	Waldürn	59	4	31	12
43	Biberach/Riß	186	3	123	47	132	Brühl	59	4	51	17
44	Böblingen	245	7	150	91	133	Leimen	46	2	38	10
45	Schorndorf	101	8	65	42	134	Wiesental	47	2	39	12
46	Leonberg	205	9	141	87	135	Waldorf	95	4	77	29
47	Schwetzingen	201	1	144	57	136	Dossenheim	53	1	35	16
48	Sindelfingen	189	2	114	54	137	Furtwangen	47	2	29	9
49	Tailfingen	117	3	54	22	138	Oftersheim	37	2	24	6
50	Eislingen/Fils	152	1	107	50	139	Mühlheim	50	—	35	28
51	Well am Rhein	108	1	96	23	140	Donzdorf	47	1	34	15
52	Weingarten	153	6	93	36	141	Tauberbischofsheim	77	—	34	7
53	Bietighelm	138	6	109	42	142	Wildbad (f. Schw.)	35	1	17	7
54	Freudenstadt	179	3	114	49	143	Ditzingen	51	3	48	15
55	Hockenheim	73	1	77	25	144	Wehr	45	2	32	16
56	Cralshelm	152	5	74	41	145	Eppelheim	23	1	20	11
57	Pfullingen	124	1	104	31	146	Waldsee	77	—	49	17
58	Wiesloch	86	1	76	29	147	Gernsbach	90	1	72	23
59	Wangen im Allgäu	88	1	64	28	148	Trübingen	40	3	25	9
60	Eberbach	39	—	35	29	149	Heddesheim	25	1	24	13
61	Emmendingen	90	3	68	37	150	Eutingen	80	1	59	40
62	Wertheim	102	3	60	37	151	Spachlingen	83	1	65	19
63	Radolfzell	100	—	81	21	152	Grötzingen	72	3	50	18
64	Rheinfelden	108	2	117	26	153	Achern	84	4	48	18
65	Neckarsulm	150	5	146	38	154	Besigheim	54	2	31	10
66	Mergentheim (Bad)	119	—	74	35	155	Salach	33	2	23	6
67	Metzingen	128	1	102	34	156	Wernau/Neckar	31	2	28	4
68	Ellwangen/Jagst	111	1	50	24	157	Bissingen a. d. Enz	30	2	20	4
69	Mosbach	72	—	48	23	158	Isny	54	4	40	16
70	Mühlacker	92	2	61	35	159	Markgröningen	56	1	39	12
71	Rottenburg	78	—	60	20	160	Durmersheim	59	5	46	10
72	Kehl	164	3	89	38	161	Sinsheim	59	—	38	10
73	Waldshut	118	3	72	47	162	Mörslingen	42	—	39	18
74	Winnenden	73	1	56	14	163	Lorch	65	1	43	21
75	Balingen	99	2	68	23	164	Nußloch	31	2	30	13
76	Wasseraffingen	116	—	78	39	165	Tettfnang	71	2	64	41
77	Hechingen	133	4	78	29	166	Oberhausen	42	2	39	19
78	Donaueschingen	139	4	92	44	167	Oberkochen	50	2	27	5
79	Neureut (Baden)	112	4	86	29	168	Dettingen a. d. Erms	36	1	27	5
80	Bretten	86	1	58	19	169	Ketsch	31	2	33	24
81	Säckingen	73	2	44	22	170	Edingen	87	1	51	22
82	Gaggenau	79	1	66	18	171	Weinsberg	44	2	36	19
83	Überlingen	106	4	56	32	172	Unterkochen	48	1	36	14
84	Calw	91	—	51	23	173	Valhingen (Enz)	60	2	32	20
85	Plochingen	114	7	74	52	174	Birkenfeld	57	—	53	12
86	Balersbrunn	63	2	48	23	175	Sinzheim (Krs. Bühl)	86	3	75	16
87	Trossingen	57	1	46	23	176	Welzheim	44	1	38	17
88	Bühl	106	3	54	30	177	Reichenbach (Fils)	38	—	32	9
89	Ehingen (Donau)	88	1	65	30	178	Weilheim a. d. Teck	22	1	27	15

¹⁾ Geordnet nach der Einwohnerzahl am 1. 1. 1955

**18. Straßenverkehrsunfälle, Getötete, Verletzte
sowie Unfalldichte in den Ländern der Bundesrepublik 1954**

Land	Straßenverkehrsunfälle		Getötete ²⁾	Verletzte	Verkehrsunfälle auf 10000 der Bevölkerung ³⁾	Einwohner auf 1 qkm	Kraftfahrzeugbestand insgesamt ⁴⁾	Kraftfahrzeuge auf 1000 Einwohner	Verkehrsunfälle auf 1000 Kraftfahrzeuge
	Insgesamt	darunter mit Personenschaden ¹⁾							
Schleswig-Holstein	17 931	8 803	356	10 765	77,1	148	160 865	72	107,5
Hamburg	27 379	10 042	288	12 198	157,7	2 325	124 125	72	220,6
Niedersachsen	57 136	29 887	1 412	37 000	86,7	139	576 384	88	99,1
Bremen	7 030	3 298	86	3 744	114,2	1 524	40 485	66	173,6
Nordrhein-Westfalen	146 496	76 659	3 635	94 835	101,7	424	1 172 699	81	124,9
Hessen	47 844	23 481	875	29 650	106,4	213	462 985	103	103,3
Rheinland-Pfalz	28 171	14 324	924	18 156	86,8	164	312 841	96	90,0
Baden-Württemberg	75 718	38 978	1 796	49 383	109,2	194	761 599	110	99,4
Bayern	84 016	46 947	2 193	59 163	91,7	130	1 056 650	115	79,5
Bundesgebiet	491 721	252 419	11 565	314 894	99,3	202	4 699 537	95	104,6
Westberlin	21 786	.	269	12 252	99,4	4 556	100 446	46	216,9

¹⁾ Ohne Rücksicht, ob gleichzeitig Sachschaden entstanden ist. — ²⁾ Einschließlich der innerhalb 30 Tagen an den Unfallfolgen Gestorbenen. — ³⁾ Bevölkerungsstand Mitte 1954. — ⁴⁾ Ohne die Kraftfahrzeuge der Bundesbahn und Bundespost, Stand Mitte 1954. — Quelle: Statistisches Bundesamt (Vorläufige Zahlen)

**19. Straßenverkehrsunfälle sowie die dabei getöteten und verletzten Personen
in Baden-Württemberg 1950—1954**

Zeit	Nordwürttemberg	Nordbaden	Südbaden	SüdWürttembg.-Hohenzollern	Insgesamt
Unfälle					
1950	16 336	11 130	8 085	7 085	42 636
1951	19 822	14 258	10 113	8 887	53 080
1952	20 701	15 529	12 379	9 898	58 507
1953	25 220	18 210	14 693	11 817	69 940
1954	28 211	19 943	14 982	12 808	75 944
Getötete					
1950	413	203	281	248	1 145
1951	441	271	371	261	1 344
1952	457	269	354	250	1 330
1953 ¹⁾	628	362	473	356	1 819
1954	648	380	430	369	1 827
Verletzte					
1950	10 056	6 497	5 881	4 786	27 220
1951	12 544	8 698	7 532	5 956	34 730
1952	12 448	9 268	8 830	6 626	37 172
1953	16 164	11 598	10 922	8 753	47 437
1954	17 498	12 299	10 603	9 128	49 528

¹⁾ Infolge Änderung des Erhebungsverfahrens mit den Jahren vor 1953 nicht mehr voll vergleichbar.

**20. Bestand an fahrberechtigten Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern
am 1. Juli 1954 (ohne Bahn und Post)
(Nach Mitteilung vom Kraftfahrtbundesamt)**

Regierungsbezirk Kreis	Kraftfahrzeuge							Kraft- fahrzeug- anhänger
	Insgesamt	Krafträder	Personen- kraftwagen ¹⁾	Omnibusse	Lastkraft- wagen	Zug- maschinen	Sonder- fahrzeuge ²⁾	
Nordwürttemberg	281 949	137 535	89 459	1 310	30 800	21 165	1 680	20 677
Stadtkreise:								
Stuttgart	82 231	18 508	32 387	220	10 164	456	498	4 522
Hellbronn	8 983	3 907	3 456	41	1 375	140	64	661
Ulm	7 941	2 714	3 405	64	1 416	158	94	868
Landkreise:								
Aalen	11 130	6 387	2 648	49	871	1 092	83	761
Backnang	8 886	5 457	1 808	33	682	865	41	588
Böblingen	10 609	6 065	2 761	42	989	721	31	834
Crailsheim	8 227	4 606	1 548	13	519	1 461	80	447
Eßlingen	14 032	6 806	4 650	83	1 789	634	70	1 146
Göppingen	18 506	9 380	5 844	110	1 764	1 230	178	1 661
Heidenheim	8 791	4 751	2 290	76	756	859	59	697
Hellbronn	19 019	12 756	2 792	69	1 326	2 001	75	998
Künzelsau	3 712	2 484	640	9	176	394	9	240
Leonberg	7 504	4 050	2 029	40	743	615	27	524
Ludwigsburg	18 873	9 645	5 832	89	2 042	1 180	85	1 403
Mergentheim	5 295	2 805	1 165	11	323	967	24	298
Nürtingen	12 683	7 273	3 200	72	1 065	1 005	68	962
Öhringen	6 559	4 035	1 143	9	370	991	11	377
Schwäb. Gmünd	8 716	4 729	2 381	80	750	724	52	552
Schwäb. Hall	7 276	4 027	1 505	29	615	1 079	21	560
Ulm	8 704	4 803	1 548	33	443	1 844	33	516
Vaihingen	7 456	4 441	1 517	41	619	813	25	549
Waiblingen	16 816	7 908	4 820	97	2 003	1 936	52	1 504
Nordbaden	150 502	78 667	48 697	486	16 567	5 453	632	11 668
Stadtkreise:								
Karlsruhe	21 581	8 339	9 855	68	3 046	177	96	1 853
Heidelberg	10 796	4 266	5 093	15	1 247	125	50	812
Mannheim	29 762	12 316	12 288	103	4 371	507	177	2 735
Pforzheim	7 776	3 180	3 438	50	999	75	34	548
Landkreise:								
Bruchsal	9 165	5 808	2 147	36	828	310	36	724
Buchen	6 223	4 027	1 159	20	425	584	8	357
Heidelberg	11 993	7 655	2 765	24	1 081	420	48	819
Karlsruhe	13 969	8 854	3 264	22	1 370	414	45	1 086
Mannheim	13 915	8 297	3 657	26	1 323	554	58	1 109
Mosbach	5 489	3 565	1 038	18	423	439	8	380
Pforzheim	5 609	3 593	1 212	36	438	321	9	337
Sinsheim	7 211	4 454	1 334	39	523	834	27	485
Tauberbischofsheim	7 013	4 313	1 447	31	493	693	36	423
Südbaden	174 667	98 943	44 954	593	12 670	16 723	784	10 978
Stadtkreise:								
Baden-Baden	4 619	1 761	2 216	41	533	22	46	342
Freiburg	14 310	6 186	6 209	54	1 614	163	93	972
Landkreise:								
Bühl	8 648	5 542	1 772	24	838	446	26	727
Donaueschingen	8 051	4 294	1 606	23	343	1 669	26	405
Emmendingen	9 528	6 251	1 926	40	643	832	36	615
Freiburg	8 676	5 682	1 362	34	608	952	38	533
Kehl	5 075	3 389	1 013	10	390	258	15	363
Konstanz	16 848	8 708	5 071	39	1 342	1 609	79	984
Lahr	8 087	5 135	2 018	24	601	285	24	447
Lörrach	12 851	7 208	3 524	48	968	1 053	50	727
Müllheim	6 342	3 642	1 501	32	414	730	23	409
Neustadt	5 255	3 017	1 239	28	276	656	39	344
Offenburg	9 355	5 370	2 665	14	775	506	25	727
Rastatt	10 015	5 852	2 788	35	1 077	222	41	879
Säckingen	7 478	4 626	1 701	17	341	763	30	328
Stockach	7 446	4 153	1 329	16	303	1 613	32	365
Überlingen	9 098	4 579	2 011	25	449	1 856	78	553
Villingen	8 226	4 532	2 188	58	503	918	27	366
Waldshut	8 928	5 126	1 535	17	353	1 871	26	413
Wolfach	5 822	3 890	1 190	14	299	399	30	419
Südwürttemberg-Hohenzollern	154 481	83 686	39 564	788	11 470	18 336	637	10 268
Landkreise:								
Balingen	10 803	5 505	3 663	50	829	738	18	826
Biberach	11 504	6 092	2 493	31	650	2 213	76	718
Calw	12 056	7 466	2 713	100	1 015	719	43	906
Ehingen	4 772	2 669	917	10	293	860	23	173
Freudenstadt	7 193	3 911	1 897	67	641	649	28	603
Hechingen	5 319	2 933	1 348	35	441	547	15	383
Horb	4 481	2 819	830	35	296	404	7	336
Münsingen	4 487	2 560	801	34	245	748	9	327
Ravensburg	12 873	6 358	3 471	46	925	2 012	61	671
Reutlingen	14 630	7 315	4 836	88	1 591	742	58	1 170
Rottweil	12 690	6 943	3 685	82	1 005	928	47	743
Saulgau	8 261	4 123	1 784	29	488	1 314	23	581
Sigmaringen	5 924	3 045	1 201	20	327	1 309	22	367
Tettmann	9 124	5 144	2 188	22	543	1 188	39	565
Tübingen	11 870	6 703	3 260	57	1 040	744	66	766
Tuttlingen	7 927	4 125	2 337	51	605	780	29	640
Wangen	10 507	5 975	2 050	31	527	1 851	73	493
Baden-Württemberg	761 599	398 831	222 674	3 177	71 507	61 677	3 733	53 591

¹⁾ Einschließlich Krankenkraftwagen und Kombinationskraftwagen. — ²⁾ Straßenreinigungsmaschinen, Kraftwagen für Feuerlöschzwecke, Motorpflüge, Motorsägen, Straßenwalzen, Kraftstoffkesselwagen.

II. Ursachen beim Fahrzeug (technische Mängel) und seiner Ladung

1. Mängel der Bremsen
2. Mängel der Lenkung
3. Mängel an Achsen, Federn und Rädern
4. Mängel an der Bereifung
5. Mängel der Zugvorrichtung
6. Mängel oder Versagen der Fahrbahnbeleuchtung, Begrenzungsleuchten, Schlußleuchten oder Rückstrahler
7. Mängel oder Versagen der Fahrtrichtungsanzeiger
8. Übermäßige Rauchentwicklung
9. Fehlerhafte Beladung, Überladung bzw. Überbesetzung
10. Sonstige Ursachen beim Fahrzeug und welche?

Ursache(n) bei einem (29)						
Krad	Pkw	Komm.	Lkw	Rad	sonst. Fahrz.	
Zutreffendes ankreuzen						
						30
						31
						32
						33
						34
						35
						36
						37
						38
						39
1	2	3	4	5	6	

III. Ursachen beim Fußgänger

1. Spielende Kinder auf der Fahrbahn
2. Ueberschreiten d. Fahrbahn, Gehen od. Stehen auf der Fahrbahn, ohne auf d. Verkehr zu achten (37)
3. Auf- oder Abspringen auf bzw. von fahrende(n) Fahrzeuge(n)
4. Nichtbenutzung des Fußgängerüberganges
5. Alkoholeinfluß
6. Körperliche oder gesundheitliche Behinderung
7. Sonstige Ursachen beim Fußgänger u. welche? (38)

Alter		
unter 6	6 bis unter 14	
Zutreff. ankreuzen		
		40
unter 14	14 und darüber	
Zutreff. ankreuzen		
		41
		42
		43
		44
		45
		46
1	2	

IV. Straßenverhältnisse

1. Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn
 - a) durch Regen
 - b) durch Schnee oder Eis
2. Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn durch ausgeflossenes Öl, Dung usw.
3. Schlechter Zustand der Straßenoberfläche
4. Wechsel der Fahrbahndecke (39)
5. Enge und Unübersichtlichkeit (auch an Straßenkreuzungen)
 - a) ständiger Zustand
 - b) Zustand durch Bauarbeiten erzeugt
6. Unzureichende Beschilderung der Straße
7. Unzureichende Beleuchtung der Straße und der Verkehrszeichen
8. Sonstige Mängel der Straße und welche? (40)

V. Witterungseinflüsse

1. Nebel
2. Starker Regen, Hagelschauer, Schneegestöber usw.
3. Sonstige Witterungseinflüsse und welche?

VI. Andere Einflüsse

1. Tier auf der Fahrbahn
2. Sónstiges Hindernis auf der Fahrbahn
3. Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranken
4. Mangelhafte Beschaffenheit der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen
5. Sonstige Einflüsse und welche?

Zutreffendes ankreuzen	
	50
	51
	52
	53
	54
	55
	56
	57
	58
	59
	60
	61
	62
	63
	64
1	

14																			
----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

G. Unfallfolgen

1. Bei dem Unfall getötete und/oder verletzte Personen (Anzahl der Personen eintragen)

15

Geschlecht Art der Verkehrsbeteiligung	Getötete (41)					Verletzte (42)									
						stationärer Behandlung zugeführt					sonstige Verletzte				
	Im Alter von Jahren														
	unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25	25 bis unter 60	60 und darüber	unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25	25 bis unter 60	60 und darüber	unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25	25 bis unter 60	60 und darüber
a) Männliche Personen															
auf Kraftträdern *)	001	011	021	031	041	201	211	221	231	241	401	411	421	431	441
auf Kraftwagen	002	012	022	032	042	202	212	222	232	242	402	412	422	432	442
auf Fahrrädern **)	003	013	023	033	043	203	213	223	233	243	403	413	423	433	443
Fußgänger ***)	004	014	024	034	044	204	214	224	234	244	404	414	424	434	444
Andere	005	015	025	035	045	205	215	225	235	245	405	415	425	435	445
b) Weibliche Personen															
auf Kraftträdern *)	101	111	121	131	141	301	311	321	331	341	501	511	521	531	541
auf Kraftwagen	102	112	122	132	142	302	312	322	332	342	502	512	522	532	542
auf Fahrrädern **)	103	113	123	133	143	303	313	323	333	343	503	513	523	533	543
Fußgänger ***)	104	114	124	134	144	304	314	324	334	344	504	514	524	534	544
Andere	105	115	125	135	145	305	315	325	335	345	505	515	525	535	545

* einsch. Kraftroller (Motorroll.). **) einsch. Fahrräd. m. Hilfsmot. ***) auch Kinder auf Rollschuhen, Rollern usw., auf der Fahrbahn arbeitende Personen usw.

2. Beim Unfall entstandener Sachschaden (43) Zutreffendes ankreuzen

- a) bis zu einer Höhe von 200.- DM: b) in einer Höhe von mehr als 200.- DM:

H. Bemerkungen und Ergänzungen (44)

.....

.....

.....