

Archiv

STATISTISCHE BERICHTE

Herausgegeben

vom

STATISTISCHEN AMT

des Vereinigten Wirtschaftsgebietes

Arb.Nr. V/11/1

18.10.1949

Die Straßenverkehrsunfälle im Vereinigten Wirtschaftsgebiet im 1. und 2. Vierteljahr 1949

Die früher einheitliche Statistik der Straßenverkehrsunfälle ist in der Britischen Zone und in Bremen am 1. Januar 1947 wieder aufgenommen worden. 2 Jahre später, am 1. Januar 1949, wurde sie in Hessen eingeführt, während sie in Bayern und Württemberg-Baden noch nicht besteht.

1. Aufgabe der Strassenverkehrsunfallstatistik.

Die Mehrzahl der Straßenverkehrsunfälle wird durch unvorschriftsmässiges Verhalten der Verkehrsteilnehmer herbeigeführt, oder anders ausgedrückt: Bei vorschriftsmässigem Verhalten liesse sich die Mehrzahl der Verkehrsunfälle vermeiden. Da im Vereinigten Wirtschaftsgebiet gegenwärtig bei Straßenverkehrsunfällen alle 3 Stunden eine Person getötet und alle 10 Minuten eine Person verletzt wird und ausserdem erhebliche Sachschäden entstehen, bedeutet jeder Unfall einen nicht zu unterschätzenden volkswirtschaftlichen Verlust. Aufgabe der Strassenverkehrsunfallstatistik ist es nun, den mit der Überwachung der Verkehrssicherheit beauftragten Stellen ausführliches Material für die Vorbereitung und Durchführung unfallverhütender Massnahmen zu liefern und insbesondere nachzuweisen, wo und wie sich die Unfälle ereignen, welche Verkehrsteilnehmer sie hervorrufen und welche Ursachen den Unfällen im einzelnen zugrundeliegen.

2. Umfang und Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle.

Wie notwendig verkehrserzieherische Massnahmen sind, geht aus der Tatsache hervor, dass die Unfallkurve stark ansteigt. Wenn auch die Zunahme der Unfallhäufigkeit vom 1. zum 2. Vj. 1949 (um 3 464 oder 20,3 vH auf 20 567) vorwiegend jahreszeitlich bedingt sein dürfte (anschwellender Kraftrad- und Radfahrerverkehr sowie stärkerer Fussgängerverkehr in den Sommermonaten), so ist doch der Anstieg im Vergleich zu den entsprechenden Quartalen des Vorjahres als bedenklich anzusehen. Diese Entwicklung dürfte

eine Folge der seit der Währungsreform zu beobachtenden Intensivierung des Straßenverkehrs sein ¹⁾ (die Unfallhäufigkeit im Straßenverkehr kann im allgemeinen als eine Funktion der Verkehrsdichte bezeichnet werden: Steigen der Unfallkurve bei zunehmendem Straßenverkehr und umgekehrt). In welchem Maße jedoch der angestiegene Straßenverkehr auf die Erhöhung der Unfallziffer eingewirkt hat; lässt sich infolge fehlender Verkehrsdichtezahlen nicht bestimmen. Der für die Beurteilung der Unfallhäufigkeit so wichtige Schluss, ob die Unfallkurve im Vergleich zur Verkehrsdichte proportional oder überproportional zugenommen hat, kann somit nicht gezogen werden.

Übersicht 1: Die Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle im Vereinigten Wirtschaftsgebiet

Länder	1937	1947		1948		1949	
	Vj.-Ø	1.Vj.	2.Vj.	1.Vj.	2.Vj.	1.Vj.	2.Vj.
Schleswig-Holstein	1 557	633	718	896	864	1 170	1 393
Hamburg	2 725	924	959	1 316	1 139	1 670	1 883
Niedersachsen	3 237	1 893	2 180	2 447	2 490	3 469	4 231
Nordrhein-Westfalen	11 201	3 909	3 843	5 011	5 059	7 607	9 036
Bremen	749	333	338	375	368	729	917
Hessen	3 090	-	-	-	-	2 458	3 102
Unfälle insgesamt	22 559	7 692 ^{a)}	8 038 ^{a)}	10 045 ^{a)}	9 911 ^{a)}	17 103	20 567
darunter in Stadtkreisen (in vH)	62,6	61,0	58,9	61,6	61,4	63,1	61,9
Unfälle auf 100 000 Einw. ¹⁾	95	34	35	42	42	60	71
" " 1 000 Kraftfahrz. ²⁾	24	27	25	27	25	26	29

a) Ohne Hessen. - 1) Bezogen auf den jeweiligen Bevölkerungsstand. - 2) Bezogen auf den jeweiligen Bestand an Kraftfahrzeugen (einschl. Krafträder, für die Nachkriegszeit ohne die Kraftfahrzeuge der Besatzungsmächte).

Infolge starker Unterschiede in der Struktur und Dichte des Verkehrs, der Strassenbeschaffenheit usw. entwickelte sich die Unfallkurve in den einzelnen Ländern nicht einheitlich. So ist die Zahl der Unfälle vom 1. zum 2. Vj. 1949 in Hessen um 26,2 vH und in Bremen um 25,7 vH gestiegen, während sie in Hamburg nur um 12,7 vH

1) So haben vom Juli 1948 bis Juni 1949 zugenommen: Der Bestand an Kraftfahrzeugen um 54 vH und die Betriebsleistungen im Straßenbahn- und Omnibusverkehr um 20 bzw. 50 vH. Ausserdem wurden im gleichen Zeitraum rd. 1,45 Mill. Fahrräder und rd. 15 Mill. Fahrraddecken produziert, von denen der überwiegende Teil innerhalb der Berichtszeit in Gebrauch genommen worden sein dürfte.

und in Nordrhein-Westfalen um 18,7 vH zunahm. Die Verteilung der Straßenverkehrsunfälle auf Stadt und Land blieb in den beiden Berichtsvierteljahren etwa die gleiche wie in den Vorjahren und im Jahre 1937 (im 2. Vj. 1949 entfielen 61,9 vH aller Unfälle auf Stadtkreise). Demgegenüber würde eine Untersuchung der Unfallziffern in einzelnen Landesteilen Abweichungen ergeben, da Landkreise mit stark entwickeltem Kraftfahrzeugverkehr (Ausstrahlungsverkehr der Grosstädte und umfangreicher Durchgangsverkehr) teilweise höhere Unfallziffern aufweisen als relativ verkehrschwache Stadtkreise.

Bezieht man die Unfallziffern auf Bevölkerungszahl und Kraftfahrzeugbestände, so ergibt sich, dass z.B. im 2. Vj. 1949 71 Unfälle auf 100 000 Einwohner entfielen gegen 95 im Vierteljahresdurchschnitt 1937, aber 29 Unfälle auf 1000 Kraftfahrzeuge des Bestandes zu verzeichnen waren gegen 24 damals. Dazu ist zu sagen, dass die Zahl der Kraftfahrzeuge 1949 geringer war (die der zivilen Fahrzeuge um rd 250 000, aber ein Teil dieses Rückganges wird durch die Kraftfahrzeuge der Besatzungsmächte, deren Zahl nicht bekannt ist, wettgemacht), die Bevölkerung aber um rd 25 vH größer. Die verminderte Zahl von Kraftfahrzeugen bei erheblich stärkerer Bevölkerung senkte 1949 die Unfallhäufigkeit auf 100 000 Einwohner, während die Unfallhäufigkeit auf 1 000 Kraftfahrzeuge zu hoch herauskommt, weil die Unfälle auf eine zu niedrige Zahl von Kraftfahrzeugen bezogen werden müssen.

3. Ort und Art der Unfälle.

Untersucht man die Straßenverkehrsunfälle nach dem Ort und der Art ihres Geschehens, so erkennt man zunächst, dass weitaus die meisten Unfälle innerhalb geschlossener Ortsteile vorgekommen sind (etwa 85 vH). Ausserhalb geschlossener Ortsteile ist die Verkehrsdichte nicht so stark, die Unfallgefahr daher wesentlich geringer. Etwa die Hälfte der ausserhalb geschlossener Ortsteile gemeldeten Unfälle ereignete sich auf Reichsstrassen und nur knapp 10 vH auf Autobahnen. Das ist zum Teil auf die verhältnismässig hohe Verkehrssicherheit der Autobahnen zurückzuführen, zum anderen dürften aber Reichsstrassen doch wesentlich stärker befahren werden als Autobahnen. Besonders gefährliche Unfallorte sind Strassenkreuzungen und -einmündungen; daher ereigneten sich an diesen Verkehrsbrennpunkten rd. 40 vH aller gemeldeten Unfälle.

Als Unfallart trat "Zusammenstoss von Fahrzeugen" am häufigsten auf. Verhältnismässig wenig Unfälle entstanden durch Aufprallen eines fahrenden auf ein haltendes Fahrzeug. Im 1. Vj. 1949 wurden bei 46,4 vH aller Unfälle Personen getötet oder verletzt; die Vergleichszahl für das 2. Quartal beträgt 56,5 vH. Sachschäden entstanden in 51,5 bzw. 42,8 vH aller Fälle (allerdings dürften nicht alle Unfälle mit Sachschäden, besonders wenn diese geringfügiger Natur sind, der Polizei gemeldet werden, weil man die mit einer Meldung verbundenen Unannehmlichkeiten scheut).

4. An Unfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer.

Wie aus Übersicht 2 hervorgeht, waren im 1. Quartal 1949 70,5 vH der in einen Strassenverkehrsfall verwickelten Verkehrsteilnehmer Kraftfahrzeuge, im 2. Vj. dagegen nur 64,5 vH. Dieser relative Rückgang dürfte aus der starken Zunahme des Kraft- und Fahrradverkehrs zu erklären sein; im 2. Vj. 1949 waren annähernd doppelt soviel Kraft- und Fahrräder an Unfällen beteiligt wie im vorausgegangenen Quartal.

Übersicht 2 : An Strassenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer
in vH

Verkehrsteilnehmer	1937	1947 ^{a)}		1948 ^{a)}		1949	
		1.Vj.	2.Vj.	1.Vj.	2.Vj.	1.Vj.	2.Vj.
Kraftfahrzeuge insgesamt	66,3	71,9	64,5	66,8	65,0	70,5	64,5
davon:							
Personenkraftwagen ¹⁾	35,0	20,1	16,9	18,5	17,4	23,9	21,4
Kraftomnibusse	1,3	1,4	1,1	1,4	1,4	1,9	1,6
Liefer- u. Lastkraftwagen ²⁾	16,3	33,6	27,4	31,8	29,3	29,9	24,1
Kraftwg. d. Besatzungstruppen	-	12,1	10,4	8,6	7,4	7,3	6,4
Zugmaschinen u. Sattelschlepper	b)	2,2	2,6	2,3	2,4	2,2	1,9
Krafträder	13,7	1,5	5,3	3,5	6,3	4,8	8,7
Sonstige Kraftfahrzeuge	b)	1,0	0,8	0,7	0,8	0,5	0,5
Strassenbahnen	2,6	6,0	5,6	6,8	5,5	5,0	3,7
Bespannte Fuhrwerke	3,0	2,8	3,0	2,7	2,7	2,5	2,2
Fahrräder	16,3	3,9	7,5	4,9	8,0	7,9	15,5
Fussgänger	8,3	14,4	18,3	16,8	16,6	11,4	11,9
Sonstige Verkehrsteilnehmer	3,5	1,0	1,1	2,0	2,2	2,7	2,2
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100
Absolute Zahl	-	14 550	15 247	20 297	19 721	33 825	41 126

a) Ohne Hessen; die Vergleichsmöglichkeit ist dadurch jedoch nicht beeinträchtigt, da nur geringfügige Unterschiede zu verzeichnen sind. - 1) Einschl. Kraftdroschken. - 2) Auch mit Anhängern. - b) In " Sonstige Verkehrsteilnehmer" enthalten.

Im Vergleich zum 1. Vj. 1949 ist die Beteiligung von Liefer- und Lastkraftwagen sowie von Kraftfahrzeugen der Besatzungstruppen an Verkehrsunfällen zurückgegangen. Immerhin sind gegenwärtig weit mehr Liefer- und Lastkraftwagen an Unfällen beteiligt als 1937 (infolge der stark gestiegenen Lkw.- Bestände). Damals waren vorwiegend Personenkraftwagen, entsprechend ihrem höheren Anteil am Kraftfahrzeugbestand, in Verkehrsunfälle verwickelt.

Bei den übrigen Verkehrsteilnehmern traten keine grösseren Verschiebungen ein. Erwähnenswert ist jedoch, dass im 1. Vj. 1949 ein Drittel aller an Unfällen beteiligten Fussgänger beim Besteigen und Verlassen von Strassenbahnen Unfälle hervorrief, im 2. Vj. jedoch nur 10 vH.

5. Bei Unfällen getötete und verletzte Personen.

Trotz der Zunahme der Unfälle mit Personenschaden (Anstieg vom 1. zum 2. Vj. 1949 um 43,5 vH) hat die Zahl der dabei getöteten Personen nur um 11,8 vH zugenommen. Dagegen stieg die Verletztenzahl um 42,7 vH an und entsprach somit etwa der Zunahme der Unfälle mit Personenschaden. Kam 1947 und im 1. Halbjahr 1948 etwa bei jedem 13. Unfall eine Person ums Leben, so ist in den Berichtsquartalen nur bei jedem 27. Unfall eine Person getötet worden (1937 bei jedem 34. Unfall). Demgegenüber wurde etwa bei jedem 2. Unfall eine Person verletzt. Dieses Verhältnis vorschob sich im Vergleich zu den Vorjahren nur unwesentlich. Beachtenswert ist, dass im 2. Vj. 1949 die Zahl der in Kraftfahrzeugen und auf Fahrrädern getöteten und verletzten Personen im Vergleich zum 1. Vj. überdurchschnittlich zugenommen hat. Dagegen verminderte sich die Zahl der bei Unfällen getöteten Fussgänger absolut und relativ, während auf der anderen Seite die Zahl der verletzten Fussgänger angestiegen ist.

Übersicht 3: Bei Straßenverkehrsunfällen getötete und verletzte Personen ¹⁾

Gegenstand der Nachweisung	1937 Vj., -Ø	1947		1948		1949 ¹⁾			
		1.Vj.	2. Vj.	1.Vj.	2.Vj.	1.Vj.		2.Vj.	
						insges.	darunt. in Stadtkreis.	insges.	darunt. in Stadtkreis.
Getötete Personen									
insgesamt	569	604	700	733	947	556	273	625	260
davon: männliche	438	421	434	519	465	396	185	438	181
weibliche	131	183	266	217	182	178	88	187	79
unter 14 Jahre alt	94	160	269	220	212	161	74	186	75
über 14 Jahre alt	475	444	431	513	435	397	199	439	185
auf Kraftfahrzeugen	228	92	124	167	164	134	39	195	53
auf Fahrrädern ²⁾	156	81	88	69	86	104	42	153	66
als Fussgänger	185	431	488	497	397	320	192	277	141
Getötete auf 100 Unfälle	2,5	7,8	8,7	7,3	6,5	3,8	2,9	3,6	2,4
Verletzte Personen									
insgesamt	12 338	4 667	6 002	5 421	6 954	7 946	4 584	11 102	6 303
davon: männliche	9 240	3 437	4 221	4 647	4 947	5 882	3 359	7 862	4 475
weibliche	3 098	1 230	1 781	1 774	2 017	2 064	1 225	3 240	1 828
unter 14 Jahre alt	1 539	642	1 291	1 093	1 508	1 481	827	2 382	1 255
über 14 Jahre alt	10 799	4 025	4 711	5 323	5 456	6 465	3 757	8 720	5 048
auf Kraftfahrzeugen	-	1 591	2 197	2 296	2 553	2 930	1 494	3 759	1 814
auf Fahrrädern	-	683	851	676	1 086	1 452	807	3 108	1 862
als Fussgänger	-	2 393	2 954	3 449	3 325	3 564	2 283	4 235	2 627
Verletzte auf 100 Unfälle	54,6	60,6	74,7	63,9	70,3	54,2	49,5	63,5	58,0

1) Nur Britische Zone und Bremen.- 2) Einschl. anderer Personen.

Der üblich stärkeren Beteiligung männlicher Personen am Straßenverkehr, besonders als Kraftfahrer, entsprach ihr hoher Anteil an der Zahl der Getöteten und Verletzten (mehr als zwei Drittel). Erschreckend hoch ist immer noch die Zahl der bei Unfällen getöteten Kinder (fast ein Drittel aller Getöteten sind Kinder, gegen knapp einem Sechstel im Jahre 1937). Der Grund dafür dürfte in den seit damals stark verschlechterten sozialen, besonders den Wohnverhältnissen zu suchen sein. Auch die Zahl der getöteten Personen weiblichen Geschlechts ist heute größer als vor dem Kriege, vermutlich infolge des höheren Anteiles der Frauen an der Bevölkerung und der stärkeren beruflichen Betätigung der Frauen.

Die Schwere der Verkehrsunfälle, die sich vor allem in der Zahl der Getöteten und Verletzten ausdrückt, ist in Stadt- und Landkreisen unterschiedlich. So kamen im 2. Vj. 1949 bei 100 Unfällen in Stadtkreisen nur 2,4 Personen, in Landkreisen jedoch 5,4 Personen ums Leben. Einen besonders hohen Anteil der in Landkreisen Getöteten stellten Insassen von Kraftfahrzeugen.

6. Unfallursachen

Die bei Straßenverkehrsunfällen vorläufig festgestellten Ursachen sind in Übersicht 4 dargestellt. Danach lagen im 2. Quartal 1949 59,3 vH aller Unfallursachen bei einem Kraftfahrzeug oder dessen Führer (1. Vj. 59,2 vH). Infolge der höheren Beteiligung der Fahrräder am Straßenverkehr haben sich im 1. Vj. 1949 die durch Radfahrer verursachten Unfälle im Vergleich zum 1. Vj. um 116,4 vH erhöht, während andererseits Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn sowie Witterungseinflüsse als Unfallursachen (vorwiegend in Landkreisen und in den Wintermonaten hervortretend) abgenommen haben. Die durch Fußgänger verschuldeten Unfälle haben sich im 2. Vj. 1949 gegenüber dem 1. Quartal verhältnismässig wenig verändert. Ihre Zahl lag aber immer noch doppelt so hoch wie 1937.

Übersicht 4: Vorläufig festgestellte Unfallursachen
in vH

Unfallursachen	1937	1947 a)		1948 a)		1949					
		1. Vj.	2. Vj.	1. Vj.	2. Vj.	1. Vj.		insgesamt	2. Vj.		insgesamt
						Stadt- kreise	Land- kreise		Stadt- kreise	Land- kreise	
Ursachen beim Kraftfahrzeug oder dessen Führer	52,7	52,2	57,5	56,9	58,0	65,0	50,3	59,2	63,1	53,4	59,3
Ursachen beim Radfahrer	9,2	2,4	5,9	3,3	5,9	5,0	6,3	5,5	11,3	12,9	11,9
Ursachen bei einem anderen Fahrzeug	2,1	2,6	2,6	2,9	2,8	2,9	3,3	3,1	3,0	3,0	3,0
Ursachen beim Fußgänger	7,6	15,7	22,3	19,6	21,3	15,1	13,0	14,2	14,5	13,2	14,0
Ursachen bei der Strasse	7,2	18,9	3,3	7,1	4,0	5,3	13,8	8,7	2,4	6,2	3,9
Ursachen durch Witterungs- einflüsse	0,8	5,5	1,1	4,5	1,4	2,0	6,6	3,9	0,7	2,6	1,5
Sonstige Ursachen	4,4	1,4	3,0	2,1	2,9	1,7	3,5	2,4	1,8	5,1	3,1
Nicht festgestellte Ursachen	16,0	1,3	4,3	3,6	3,7	3,0	3,2	3,0	3,2	3,6	3,3
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

a) Ohne Hessen.

Besondere Bedeutung ist den beim Kraftfahrzeug oder dessen Führer festgestellten Unfallursachen beizumessen. Wie Übersicht 5 zeigt, sind rund 95 vH aller von ihnen verursachten Unfälle auf vorschriftswidriges Verhalten im Strassenverkehr zurückzuführen. Das "Nichtbeachten des Vorfahrtsrechts" stand als Unfallursache immer noch an erster Stelle, wenn auch seit 1937 eine Abnahme festzustellen ist. Es folgten "Falsches Überholen" (diese Ursache nahm zu) und "Falsches Einbiegen". Auch "Übermäßige Geschwindigkeit" und "Alkoholische Beeinflussung der Fahrer" sind verhältnismässig häufige Unfallursachen gewesen. Infolge der Überalterung der Kraftfahrzeugbestände traten daneben technische Mängel als Unfallursachen immer noch stärker hervor als vor dem Kriege. Jedoch ist diese Unfallursache seit Mitte 1948 rückläufig (verbesserte Ersatzteilbeschaffung).

Übersicht 5: Vorläufig festgestellte Unfallursachen beim Kraftfahrzeug oder dessen Führer in vH

Ursachenarten.	1937	1947 a)		1948 a)		1949					
		1.Vj.	2.Vj.	1.Vj.	2.Vj.	1. Vj.			2. Vj.		
						Stadt- kreise	Land- kreise	insge- samt	Stadt- kreise	Land- kreise	insge- samt
Technische Mängel	4,3	5,8	8,7	8,4	8,7	4,0	10,2	6,7	4,6	9,4	6,3
Nichtbeachten der Vorfahrt	26,2	27,9	23,5	21,9	23,0	26,6	16,2	23,1	25,3	16,7	22,2
Falsches Einbiegen	11,7	9,2	9,5	10,8	10,8	11,1	9,0	10,4	12,1	10,4	11,5
Falsches Überholen	14,9	16,7	18,0	16,7	17,7	17,8	17,4	17,6	20,0	18,2	19,4
Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden	6,7	7,9	5,5	6,1	5,0	3,2	8,9	5,2	2,9	7,7	4,6
Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung	2,6	3,3	2,7	3,4	2,7	3,4	2,5	3,1	3,1	2,4	2,9
Unterlassen und Nichtbeachten von Warn-, Halt- und Fahrtrichtungs- zeichen	-	3,3	3,9	2,9	3,4	3,1	4,1	3,4	3,8	5,0	4,2
Vorschriftswidriges Fahren an Straßenbahnhaltestellen	0,8	1,0	1,2	1,1	1,0	1,0	0,2	0,7	0,7	0,4	0,6
Übermäßige Geschwindigkeit	13,5	10,8	11,2	9,8	9,1	7,1	9,9	8,0	5,7	9,4	7,0
Fahrer unter Alkoholeinfluss	5,8	3,0	4,5	4,3	4,9	6,5	8,0	7,0	6,6	9,4	7,6
Sonstige Ursachen beim Kraftfahrer	12,0	11,1	11,4	14,6	13,7	15,4	13,6	14,8	15,2	11,0	13,7
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

a) Ohne Hessen.

Hingewiesen sei noch auf die unterschiedlichen Anteilziffern einzelner Unfallursachen in Stadt- und Landkreisen. So traten "Technische Mängel", "Übermäßige Geschwindigkeit" "Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden" sowie "Fahrer unter Alkoholeinfluss" als Unfallursachen vorwiegend in Landkreisen und seltener in den Städten auf.

Die Straßenverkehrsunfälle im Vereinigten Wirtschaftsgebiet im 1. u. 2. Vierteljahr 1949
(ohne Württemberg-Baden und ohne Bayern)

Gegenstand der Nachweisung	1. Vierteljahr 1949			2. Vierteljahr 1949		
	Stadt- kreise	Land- kreise	Ins- gesamt	Stadt- kreise	Land- kreise	Ins- gesamt
	Anzahl					
A. Unfälle nach Ort und Art:						
1. Unfälle innerhalb geschlossener Ortsteile:						
a) Zusammenstöße von Fahrzeugen	6101	2012	8113	6916	2357	9273
b) Aufprall eines fahrenden auf ein haltendes Fahrzeug	602	362	964	1093	493	1586
c) Andere Unfälle	3779	1736	5515	4321	2370	6691
2. Unfälle außerhalb geschlossener Ortsteile:						
a) Zusammenstöße von Fahrzeugen	163	1056	1219	168	1132	1300
b) Aufprall eines fahrenden auf ein haltendes Fahrzeug	16	227	243	33	220	253
c) Andere Unfälle	128	921	1049	205	1259	1464
Zusammen	10789	6314	17103	12736	7831	20567
3. Von den unter 2. aufgeführten Unfällen ereigneten sich:						
a) auf einer Reichsautobahn	46	157	203	70	149	219
b) auf einer Reichsstraße	167	1283	1450	199	1406	1605
c) auf einer anderen Straße	94	764	858	137	1056	1193
4. Unfälle auf einer Straßenkreuzung oder inmündung	4859	1403	6262	6069	2123	8192
5. Unfälle auf der Kreuzung einer Straße mit der Eisenbahn	93	126	219	77	139	216
6. Unfälle, bei denen ein Kraftfahrzeug beteiligt war	9968	5818	15786	11243	6868	18111
7. Unfälle, bei denen Personen getötet oder verletzt wurden						
a) innerhalb geschlossener Ortsteile	4526	2136	6662	6378	3320	9698
b) außerhalb geschlossener Ortsteile	186	1265	1451	264	1672	1936
8. Unfälle mit Personen und Sachschaden	3231	2779	6010	4648	3977	8625
9. Unfälle nur mit Sachschaden	6013	2809	8822	6089	2830	8919
B. An dem Unfall beteiligte Verkehrsteilnehmer:						
0. Kraftfahrzeuge der Besatzungsmacht	1623	842	2465	1681	937	2618
1. Personen-(auch Kranken-) Kraftwagen, auch mit Anhängern	5070	2751	7821	5396	3130	8526
2. Kraftdroschken	206	57	263	225	57	282
3. Kraftomnibusse, auch mit Anhängern	359	293	652	360	282	642
4. Liefer- oder Lastkraftwagen	5460	2233	7693	5368	2225	7593
5. Liefer- oder Lastkraftwagen mit Anhängern	1162	1255	2417	1171	1151	2322
6. Elektrokasernen, auch mit Anhängern	11	6	17	25	12	37
7. Zugmaschinen und Sattelschlepper, auch mit Anhängern	360	368	728	334	433	767
8. Krafträder über 250 ccm) auch mit Beiwagen	335	231	566	581	397	978
9. Krafträder bis 250 ccm)	523	537	1060	1278	1318	2596
10. Kraftwagen für Feuerlöschzwecke	19	20	39	30	17	47
11. Sonstige Kraftfahrzeuge	49	81	130	38	73	111
12. Straßenbahnen	1593	94	1687	1463	67	1530
13. Eisenbahnen	68	97	165	36	83	119
14. Spannte Fuhrwerke (auch bespannte Behältnisse)	331	500	831	318	575	893
15. Fahrräder	1547	1057	2604	3832	2499	6331
16. Fahrräder mit Hilfsmotor	24	46	70	25	23	48
17. Sonstige Fahrzeuge	343	205	548	262	189	451
18. Trittbrettfahrer	12	36	48	15	5	20
19. a) Fußgänger	1057	655	1712	2520	1563	4083
b) Fußgänger beim Bestiegen oder Verlassen der Straßenbahn	1101	203	1304	313	90	403
c) Fußgänger beim Bestiegen oder Verlassen eines sonstigen Verkehrsmittels	340	501	841	182	197	379
20. Geführte oder frei herumlaufende Tiere	26	84	110	55	210	265
21. Sonstige Verkehrsteilnehmer (Reiter usw.)	16	39	55	17	68	85
Zusammen	21635	12191	33826	25525	15601	41126

noch: Übersicht 6

Gegenstand der Nachweisung	1. Vierteljahr 1949			2. Vierteljahr 1949		
	Stadt- kreise	Land- kreise	Ins- gesamt	Stadt- kreise	Land- kreise	Ins- gesamt
	A n z a h l					
D. Vorläufig festgestellte Unfallursachen						
1. Ursachen beim Kraftfahrzeug oder dessen Führer:						
a) Technische Mängel	381	409	790	411	469	880
b) Nichtbeachten der Vorfahrt	2121	651	2772	2271	831	3102
c) Falsches Einbiegen	882	363	1245	1083	517	1600
d) Falsches Überholen	1418	701	2119	1797	907	2704
e) Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden	258	359	617	260	387	647
f) Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung	269	101	370	282	120	402
g) Vaterlassen und Nichtbeachten von Warn-, Halt- und Fahr- richtungszeichen	251	163	414	344	249	593
h) Vorschriftswidriges-Fahren an Straßenbahnhaltstellen	79	8	87	63	18	81
i) Übermäßige Geschwindigkeit	563	398	961	509	466	975
k) Fahrer unter Alkoholeinfluß	515	321	836	592	469	1061
l) Nichtbeachten der Abblendvorschriften	63	142	205	17	49	66
m) Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers	4	22	26	15	68	83
n) Durchbrechen geschlossener oder niedergehender Bahnschranken	23	16	39	16	11	27
o) Nichtbeachten der für unbeschränkte Bahnübergänge geltenden Warnzeichen	19	56	75	18	45	63
p) Sonstige Ursachen beim Kraftfahrer	1123	311	1434	1297	377	1674
zusammen	7969	4021	11990	8975	4983	13958
2. Ursachen beim Fahrrad oder Radfahrer:						
	611	500	1111	1604	1205	2809
3. Ursachen bei einem anderen Fahrzeug oder dessen Führer						
	356	264	620	425	278	703
4. Ursachen beim Fußgänger						
	1850	1030	2880	2063	1236	3299
5. Ursachen bei der Straße:						
a) Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn	536	938	1474	204	341	545
b) Schlechter Zustand der Straßenoberfläche	54	77	131	51	107	158
c) Sonstige Mängel der Straße	63	88	151	90	134	224
zusammen	653	1103	1756	345	582	927
6. Ursachen durch Witterungseinflüsse:						
a) Nebel	98	174	272	13	24	37
b) Starker Regen, Hagel, Schneegestöber u. ähnl.	87	216	303	60	150	210
c) Sonstige Ursachen durch Witterungseinflüsse	65	139	204	30	65	95
zusammen	250	529	779	103	239	342
7. Andere Ursachen:						
a) Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranke	7	5	12	4	14	18
b) Mangelhafte Beschaffenheit der für Bahnübergänge geltenden Warnzeichen	4	11	15	10	26	36
c) Sonstige Ursachen	192	274	466	238	438	676
zusammen	203	290	493	252	478	730
8. Ursache nicht festgestellt						
	364	252	616	447	336	783