

STATISTISCHE BERICHTE



Herausgeber: Statistisches Bundesamt / Wiesbaden

Arb.-Nr. V/11/9

Erschienen am 29.4.1952

Die Strassenverkehrsunfälle im 4. Vierteljahr
und im Jahre 1951

I. Die Entwicklung im 4. Vierteljahr 1951

Die Zahl der gemeldeten Strassenverkehrsunfälle hat sich im Verlaufe des 4. Vierteljahres 1951 gegenüber dem gleichen Quartal des Vorjahres um 20,4 vH auf insgesamt 85 916 erhöht. Innerhalb des gleichen Zeitabschnittes nahm die Zahl der bei Unfällen im Strassenverkehr getöteten Personen um 28,7 vH und die der verletzten Personen um 34,1 vH zu. Infolge des in den Monaten November und Dezember stets zu verzeichnenden Rückganges der Verkehrsstärke hat sich die Unfallhäufigkeit, wie auch im Vorjahr, vom 3. zum 4. Vierteljahr 1951 vermindert, und zwar um 7,4 vH. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass der Abnahme des Verkehrs eine erhöhte Unfallgefahr insofern gegenübersteht, als in den Wintermonaten Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn und auch Nebel wesentlich mehr Unfälle verursachen, als in den Frühjahrs- und Sommermonaten. Bemerkenswert ist, dass in den einzelnen Ländern des Bundesgebietes und innerhalb dieser zwischen ländlichen und städtischen Gebieten die Entwicklung zum Vorvierteljahr sehr unterschiedlich war; so sanken die Unfallzahlen in den Stadtkreisen um 3,8 vH, in den Landkreisen jedoch um 10,9 vH. In einigen Grosstädten haben die Strassenverkehrsunfälle sogar zugenommen, so in Bochum, Hamburg, Köln und Wiesbaden (vgl. auch Übersichten 1 und 2).

Die Strassenverkehrsunfälle im Bundesgebiet
im 4. Vierteljahr 1951

L a n d	Straßen- verkehrs- unfälle	Getö- tete ¹⁾	Ver- letzte	Zu- oder Abnahme gegen- über dem 4. Vierteljahr 1950		
		Personen	Unfälle	Getötete	Ver- letzte	
		Anzahl		vH		
Bundesgebiet	85 916	2 077	50 153	+ 20,4	+ 28,7	+ 34,1
davon:						
Schleswig-Holstein	3 129	60	1 768	+ 17,1	+ 22,4	+ 27,5
Hamburg	4 622	39	1 847	+ 25,1	+ 18,2	+ 29,9
Niedersachsen	10 015	235	5 951	+ 15,5	+ 20,3	+ 30,6
Nordrhein-Westfalen ²⁾	24 685	533	14 691	+ 24,9	+ 35,6	+ 40,0
Bremen	1 445	22	705	- 7,4	+ 83,3	+ 12,5
Hessen	8 385	184	4 742	+ 26,8	+ 19,5	+ 48,0
Württemberg-Baden	8 883	207	4 763	+ 14,1	+ 42,8	+ 19,4
Bayern	15 121	458	9 619	+ 18,3	+ 34,3	+ 35,5
Rheinland-Pfalz	4 659	128	2 836	+ 37,5	+ 9,4	+ 48,8
Baden	2 544	105	1 797	+ 13,8	+ 64,1	+ 28,3
Württ.-Hohenzollern	2 228	56	1 434	+ 8,7	- 18,8	+ 8,0
Ausserdem:						
West-Berlin	4 920	67	2 271	+ 28,6	+ 179,2	+ 32,7

1) Ohne die an den Folgen von Strassenverkehrsunfällen später Gestorbenen.

2) Vorläufige Ergebnisse.

II. Die Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle im Jahre 1951

1. Vorbemerkung

Nachdem seit 1950 die Länder Württemberg-Baden und Baden, sowie 1951 die Länder Bayern und Rheinland-Pfalz die im Bundesgebiet nach einheitlichen Methoden geführte Statistik der Strassenverkehrsunfälle wieder aufgenommen haben und so bis auf Württemberg-Hohenzollern (für das aus der Polizeistatistik nur Zahlen über die Unfälle, die getöteten und verletzten Personen bekannt sind) nunmehr umfassenderes Zahlenmaterial vorliegt, dass auch einen fruchtbaren Vergleich mit der Vorkriegszeit gestattet, erscheint es angebracht, diesen Bericht über die Strassenverkehrsunfälle im Jahre 1951 einmal mit einer sich auf mehrere Vor- und Nachkriegsjahre erstreckende Untersuchung über die Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle im Bundesgebiet zu verbinden. Die Absicht war, vor allem gleichgebliebene oder gegenläufige Tendenzen herauszuarbeiten, um auf diese Weise den Benutzern der Statistik besonders die statistisch belegbaren neutralistischen Punkte, die sich im Zusammenhang mit den Strukturverschiebungen im Strassenverkehr und den Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer ergeben haben, vor Augen zu führen.

2. Unfallhäufigkeit und Unfallfolgen im Strassenverkehr 1936 bis 1938 und 1947 bis 1950

Wenn es in einem Bericht über die Entwicklung der Strassenver-

kehrsunfälle vor dem Kriege noch heissen konnte, dass trotz stark angestiegenen Strassenverkehrs dank umfangreicher verkehrserzieherischer Massnahmen der Polizeibehörden ein Stillstand in der Aufwärtsbewegung der Unfallkurve eingetreten ist (von 1936 zu 1937 waren die Unfälle bei einem 17-prozentigen Anstieg der Kraftfahrzeugbestände um 1 vH zurückgegangen), und wenn weiter von 1937 zu 1938 bei nochmaliger Erhöhung der Bestände an Kraftfahrzeugen um 15 vH die Zahl der Strassenverkehrsunfälle nur um 2,9 vH zugenommen hat, so ist die damals zu Tage getretene Tendenz absolut sinkender oder relativ abnehmender Unfallhäufigkeit bei gleichzeitig wachsender Verkehrsdichte in den Jahren nach dem 2. Weltkrieg in ihr Gegenteil umgeschlagen: die seit Mitte 1948 jährlich um rund 500 000 Fahrzeuge zunehmenden Kraftfahrzeugbestände hatten verhältnismässig eine noch stärkere Ausdehnung der Strassenverkehrsunfälle zur Folge. Zu bemerken ist allerdings, dass die als Notbehelf angenommene Korrelation zwischen Entwicklung der Kraftfahrzeugbestände und Unfallkurve mehr als grob ist, weil erstens in den Kraftfahrzeugbestandszahlen die bei den Besatzungsbehörden registrierten Fahrzeuge nicht enthalten sind (die naturgemäss ebenfalls zur Erhöhung der Verkehrsdichte beigetragen haben) und zweitens eine eindeutige Vorstellung darüber, wie sich der Strassenverkehr im Bundesgebiet tatsächlich entwickelt hat, nur über regelmässig durchzuführende Strassenverkehrszählungen oder aus der Kenntnis der jeweiligen Kilometerleistungen der Strassenverkehrsmittel zu gewinnen wäre (vgl. auch Schaubild).

Unfallhäufigkeit und Unfallfolgen im Strassenverkehr

Jahr	Strassenverkehrsunfälle		Kraftfahrzeugbestände 1)		Unfälle auf 1000 Kfz. d. Best.	Getötete 2)		Verletzte	
	1000	Vorjahr = 100	1000	Vorjahr = 100		insgesamt	auf 1000 Unfälle	insgesamt	auf 1000 Unfälle
1936	153	.	1 372	.	112	5 069	33	102 509	669
1937	152	99,0	1 604	116,9	95	4 733	31	102 738	677
1938	156	102,9	1 836	114,5	85	4 585	29	106 348	681
1947	73 ³⁾	.	749 ⁴⁾	.	98 ⁵⁾
1948	101 ³⁾	138,3	919 ⁴⁾	122,8	110 ⁵⁾
1949	164 ³⁾	161,5	1 413	153,8	116 ⁵⁾
1950	248	151,0	1 949	137,9	127 ⁵⁾	6 324	26	150 415	608
1951	320	129,2	2 493	127,9	128 ⁵⁾	7 555	24	201 927	631

1) Am 1. Juli jedes Jahres einschl. der Krafträder, jedoch ab 1947 ohne die Bestände an Fahrzeugen der Besatzungsmächte.- 2) Ohne die an den Folgen der Unfälle später Gestorbenen.- 3) Auf Grund der Entwicklung in 5 Ländern des Bundesgebietes und der Anteile dieser Länder an den Zahlen der Unfälle im Bundesgebiet 1950 und 1951 geschätzt.- 4) Die Bestandszahlen der Länder Rheinland-Pfalz, Baden und Württemberg-Hohenzollern geschätzt.- 5) Da die ständig im Bundesgebiet verkehrenden Fahrzeuge der Besatzungsmächte nicht bekannt sind, auf eine zu niedrige Masse bezogen und deshalb zu hoch.

Der höchste relative Zuwachs war mit 62 vH von 1948 zu 1949 und der höchste absolute Zuwachs mit rund 84 000 Unfällen von 1949 zu 1950 zu verzeichnen. Von 1950 zu 1951 hat sich demgegenüber das Tempo der Zunahme sowohl absolut (+ 72 254) als auch relativ (+ 29,2 vH) etwas verlangsamt. Dabei erreichte die Unfallkurve 1951 mit insgesamt 319 828 festgestellten Unfällen, 7 555 getöteten und 201 927 verletzten Personen, bei regional sehr unterschiedlicher Entwicklung, ihre bisher höchste Spitze. Das gleiche gilt für die Unfallziffer bezogen auf 1 000 Kraftfahrzeuge des Bestandes, die mit 128 um die Hälfte über der von 1938 gelegen hat (auf Grund der Entwicklung von 1947 bis 1951, lässt sich, g l e i c h b l e i b e n d e Umstände vorausgesetzt, berechnen, dass im Bundesgebiet auf 1 000 Kraftfahrzeuge des Bestandes z.B. bei einem Gesamtbestand von 3 Mill. Fahrzeugen 139 Unfälle und bei einem solchen von 3,5 Mill. 147 Unfälle kommen würden). 1951 sind durchschnittlich bei 1 000 Strassenverkehrsunfällen 24 Personen getötet worden, gegenüber 26 im Jahre 1950 und noch 33 im Jahre 1936. Die Zahl der verletzten Personen, bezogen auf 1 000 Unfälle, belief sich 1951 auf 631 gegenüber 608 im Jahre 1950.

3. Ursachen der steigenden Unfallhäufigkeit

Angesichts der ständig steigenden Unfallhäufigkeit im Strassenverkehr, deren Folgen sich in ausserordentlich hohen Personen- und Sachschäden nachhaltig bemerkbar machen, ist schon wiederholt die Frage aufgeworfen worden, welche Ursachen dieser Aufwärtsbewegung zugrunde liegen. Da sich aber eine ganze Reihe der die Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle beeinflussenden Faktoren, besonders im menschlichen Bereich, der quantitativen Erfassung entziehen, bereitet die Beantwortung dieser Frage nicht geringe Schwierigkeiten. Gewiss ist, dass der Strassenverkehr mit Kraftwagen, Krafträdern, Fahrrädern und sonstigen mechanisch bewegten Verkehrsmitteln im Bundesgebiet von Jahr zu Jahr zugenommen und damit zu einer sicherlich überproportionalen Erhöhung der Unfallgefahr geführt hat. Der Verlauf der Unfallkurve in der Vorkriegszeit zeigt aber, dass selbst bei wachsender Verkehrsstärke die Zahlen der Unfälle im grossen und ganzen konstant bleiben, in Bezug auf jene also relativ sinken können. Erhöhte Verkehrsfrequenz braucht demnach, wirkungsvolle Massnahmen zur Verminderung der Unfallhäufigkeit vorausgesetzt, nicht zu einem Anstieg der Unfallziffern zu führen.

Eine zweite Quelle für die verstärkte Unfallhäufigkeit könnte in einer Veränderung der Verkehrsstruktur zu suchen sein. Unter "Verkehrsstruktur" soll hier nicht nur die zeitliche und räumliche Art

des Verkehrsablaufes, sondern auch die jeweilige Art der Zusammensetzung der am Verkehr beteiligten Verkehrsmittel verstanden werden. Es ist nämlich zu unterscheiden, ob Umfang und Tempo des Strassenverkehrs bestimmt werden durch einen stetigen Strom ihrer Art und Wirkungsweise nach verwandter Verkehrsmittel (z.B. nur Kraftwagen, wie in den USA) oder aber durch einen unstetigen Strom ihrer Art nach nicht verwandter und ungleichmässig wirkender Verkehrsmittel (z.B. das Nebeneinander von Kraftwagen, Kraftträdern, Fahrrädern und Gespannfahrzeugen, wie in Westdeutschland). Diese Tatsache wird bei zwischenstaatlichen Vergleichen über Strassenverkehrsunfälle viel zu wenig berücksichtigt. Das Ergebnis ist dann, dass die Vergleiche schief sind. In den letzten Jahren sind aber keine umfassenden Strassenverkehrszählungen durchgeführt worden. Es lässt sich daher nicht exakt beurteilen, ob und in welchem Masse die Verkehrsstruktur sich gewandelt hat. Einigen Aufschluss vermögen jedoch die aus der Strassenverkehrsunfallstatistik gewonnenen Zahlen über die Unfälle nach Wochentagen und Tagesstunden (hinsichtlich des zeitlichen Verkehrsablaufes) und über die an den Unfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer (hinsichtlich der Zusammensetzung nach Verkehrsmitteln) zu geben.

Unterstellt man, dass im allgemeinen die tägliche Unfallkurve dem An- und Abschwellen des Verkehrsstromes folgt, so lässt sich aus der Aufgliederung der Unfallzahlen nach Wochentagen und Tagesstunden für die Jahre 1938 und 1951 ein im wesentlichen gleicher zeitlicher Ablauf des Strassenverkehrs folgern. Zwar sind 1951 auf die Tage von Montag bis Freitag 74,5 vH aller Unfälle entfallen (1938 71,5 vH), jedoch war die Unfallhäufigkeit zu den einzelnen Tageszeiten fast unverändert, sieht man von der noch stärkeren Zusammendrängung der Unfallhäufigkeit auf die Zeit von 16 bis 18 Uhr im Jahre 1951 einmal ab. Unfallreichster Tag war in beiden Zeitabschnitten der Samstag (1938: 17,2 vH; 1951: 15,8 vH), während an den Sonntagen sich die wenigsten Unfälle ereigneten.

Strassenverkehrsunfälle nach Wochentagen und Tagesstunden

Tageszeit	Auf die in der Vorspalte genannten Tageszeiten entfielen in vH							
	der Gesamtzahl der Unfälle		der Unfälle an					
			Samstagen		Sonntagen		übrigen Wochentagen	
	1938 ^{a)}	1951 ^{b)}	1938 ^{a)}	1951 ^{b)}	1938 ^{a)}	1951 ^{b)}	1938 ^{a)}	1951 ^{b)}
0 - 2	2,2	2,4	1,9	2,1	4,9	4,5	2,1	1,8
2 - 4	1,3	1,7	1,2	1,5	3,5	3,8	1,3	1,1
4 - 6	1,6	1,8	1,5	1,7	2,7	2,6	1,7	1,5
6 - 8	6,7	6,3	6,1	5,8	3,0	3,1	7,0	7,3
8 - 10	9,5	8,5	9,6	8,0	6,0	7,0	8,9	9,9
10 - 12	12,8	12,5	14,2	12,8	10,1	11,8	12,6	12,9
12 - 14	12,9	13,1	16,9	16,2	11,5	11,4	12,6	12,1
14 - 16	13,6	15,3	15,0	15,8	13,7	14,6	13,1	13,3
16 - 18	17,2	16,6	13,8	14,9	15,1	12,9	17,6	18,2
18 - 20	13,0	14,0	11,1	12,4	15,1	13,3	14,6	15,1
20 - 22	5,8	5,8	5,4	5,5	8,3	8,8	5,5	5,5
22 - 24	3,4	3,5	3,3	3,2	6,1	6,2	3,0	3,3

a) Reichsgebiet, - b) Ohne Württemberg-Baden und Württemberg-Hohenzollern.

Bedeutendere Unterschiede ergeben sich dagegen aus einem Vergleich der relativen Anteile der an Strassenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer, besonders bei Kraftfahrzeugen und hier in erster Linie bedingt durch die im Vergleich zur Vorkriegszeit im Verhältnis zum Gesamtbestand stark unterschiedliche Zunahme der Bestände innerhalb der einzelnen Fahrzeuggattungen. So erklärt sich der erhebliche relative Rückgang bei den Personenkraftwagen und Krafträdern über 250 ccm und der ebenso ins Gewicht fallende Anstieg bei Liefer- und Lastkraftwagen und Krafträdern bis 250 ccm (von 1950 zu 1951 ist der Anteil der Liefer- und Lastkraftwagen gesunken, der der Personenkraftwagen jedoch gestiegen). Die relative Unfallbeteiligung der Fussgänger blieb unverändert, die der Fahrräder war leicht rückläufig (vgl. auch Schaubild 2).

An Strassenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer

Verkehrsteilnehmer	1951 ³⁾			1950 ⁴⁾	1938	
	Stadt- kreise	Land- kreise	Insgesamt			
	Anzahl					vH
Kraftfahrzeuge der Besatzungsmächte ¹⁾	17 057	9 905	26 962	4,5	4,4	...
Personenkraftwagen ¹⁾	91 332	63 758	160 090	26,6	25,3	33,1
Kraftdroschken	2 852	558	3 390	0,6	0,6	0,7
Kraftomnibusse	4 338	5 205	9 543	1,6	1,6	1,3
Liefer- und Lastkraftwagen (ohne Anhänger)	54 898	52 691	90 589	15,0	17,1	11,9
Liefer- und Lastkraftwagen (mit Anhänger)	22 178	21 968	34 146	5,7	6,7	5,0
Krafträder über 250 ccm ²⁾	7 395	7 840	15 235	2,5	2,4	9,5
" bis 250 ccm ²⁾	34 561	45 500	80 061	13,3	9,6	4,7
Sonstige Kraftfahrzeuge	3 587	6 644	10 231	1,7	1,0	1,7
Strassenbahnen	11 473	720	12 191	2,0	2,6	2,8
Eisenbahnen	3 300	830	1 316	0,2	0,2	...
Fahrräder	48 250	37 748	85 998	14,3	14,7	16,1
Fahrräder mit Hilfsmotor	927	542	1 469	0,2	0,2	...
Bespannte Fuhrwerke	2 376	7 585	9 943	1,6	2,0	2,8
Fussgänger	27 105	24 256	51 361	8,5	8,9	8,5
Sonstige Verkehrsteilnehmer	3 269	6 834	10 103	1,7	1,8	1,9

1) Auch mit Anhänger, - 2) Auch mit Beiwagen, - 3) Ohne Württemberg-Hohenzollern, - 4) Ohne Bayern, Rheinland-Pfalz und Württemberg-Hohenzollern.

Besagte die obige Tabelle, dass 1951 zum Beispiel 9 543 Kraftomnibusse in Unfälle verwickelt waren (= 1,6 vH aller Verkehrsteilnehmer), so ergibt sich, bezieht man diese Zahl auf den am 1. Juli 1951 vorhanden gewesenen Gesamtbestand an Kraftomnibussen, dass im Berichtsjahr auf 100 Omnibusse des Bestandes²⁾ 57 Unfälle kamen, an denen Omnibusse beteiligt waren (1937: 37), was sich nur aus der hohen Verkehrsbeanspruchung dieser Fahrzeuge erklären lässt. Eine ähnlich starke Unfallbeteiligung zeigt sich auch bei Kraftdroschken und Strassenbahnen. Aber auch Last- und Personenkraftwagen sind relativ häufig in Strassenverkehrsunfälle verwickelt, weniger dagegen Krafträder. So kamen 1951 auf je 100 Fahrzeuge des Bestandes bei der entsprechenden Fahrzeuggattung

31 Unfälle, an denen Lastkraftwagen

24 Unfälle, an denen Personenkraftwagen und

8 Unfälle, an denen Krafträder

beteiligt waren (1937: 25, 16, 5,³⁾). Es wäre zweifellos interessant, wenn man gleicherweise die relative Unfällhäufigkeit der im Bundesgebiet ständig verkehrenden Kraftfahrzeuge der Besatzungsmächte ermitteln könnte. Die Ermittlung scheitert aber, weil die Bestandszahlen nicht bekannt sind.

Sind demnach zeitliche Verschiebungen im Verkehrsablauf kaum, Veränderungen in der Zusammensetzung des Verkehrsstromes aber in gewissem Umfange eingetreten, so blieb bisher noch die Entwicklung der örtlichen Verkehrssituation unbeachtet. Zweifellos hat sich aber die Struktur des Strassenverkehrs örtlich erheblich und zudem ungleichartig gewandelt und dort, wo sich als Ergebnis dieser Wandlungen starke Verkehrszusammenballungen zeigen, zu einer Erhöhung der Unfallgefahr nicht unwesentlich beigetragen. So haben sich allein schon in den Grosstädten des Bundesgebietes im Vergleich zu 1937 die Unfallziffern sehr abweichend voneinander entwickelt, z.B. in Heidelberg, Frankfurt und Wiesbaden, wo sie wohl mit unter dem Einfluss des dort besonders grossen Verkehrs von Besatzungsfahrzeugen sich gegenüber damals mehr als verdreifacht oder fast verdreifacht haben, während andererseits beispielsweise in Kiel, Kassel, Bochum, Bielefeld und Bonn der relative Anstieg der Unfallzahlen sich in engen Grenzen gehalten hat.

2) Ohne Besatzungsfahrzeuge. - 3) Eine ähnliche Rechnung lässt sich für Fahrräder nicht aufmachen, weil der Gesamtbestand unbekannt ist. Schätzt man, dass etwa 5 Mill. Fahrräder im Bundesgebiet vorhanden sind, so war 1951 etwa jedes 60. Fahrrad an einem Unfall beteiligt.

Die Strassenverkehrsunfälle in den Grosstädten im Vergleich zu 1937

Großstadt	Zunahme 1951 gegen 1937	Großstadt	Zunahme 1951 gegen 1937	Großstadt	Zunahme 1951 gegen 1937
Aachen	90,8	Fürth	124,4	Mülheim/Ruhr	129,4
Augsburg	50,0	Gelsenkirchen	143,5	München	89,0
Bielefeld	31,6	Hagen	61,6	M.-Gladbach	79,6
Bochum	28,0	Hamburg	109,1	Münster	33,7
Bonn	13,5	Hannover	124,3	Nürnberg	57,6
Braunschweig	46,1	Heidelberg	226,1	Oberhausen	125,2
Bremen	55,8	Herne	84,6	Oldenburg	68,6
Darmstadt	81,8	Karlsruhe	158,1	Recklinghausen	138,4
Dortmund	34,5	Kassel	16,3	Regensburg	71,6
Düsseldorf	87,0	Kiel	11,4	Remscheid	71,8
Duisburg	92,3	Köln	92,5	Solingen	127,2
Essen	53,5	Krefeld	77,6	Stuttgart	102,4
Flensburg	80,0	Ludwigshafen	60,6	Wiesbaden	161,3
Frankfurt/M.	198,2	Lübeck	70,2	Wuppertal	82,3
Freiburg	110,1	Mannheim	83,0		

Neben Verkehrsstärke und Verkehrsstruktur ist aber das Verhalten der Menschen im Strassenverkehr der wohl entscheidendste Faktor am Zustandekommen der Unfälle. Die auf Grund der vorläufig festgestellten Unfallursachen ermittelten Ergebnisse der Statistik spiegeln zwar ohne Rücksichtnahme auf die teilweise sehr komplizierten physiologischen und psychologischen Vorgänge im Menschen nur die erkennbaren äusseren Anlässe wider, durch die die Unfälle unmittelbar herbeigeführt werden, sie zeigen aber bei auch über längere Zeitschnitte hinweg fast unveränderten Unfallursachen besonders eindringlich, wie sehr die Menschen, wenn sie alle acht gäben, vorsichtig wären und Verkehrsdisziplin üben, mithelfen könnten, die Unfallhäufigkeit zu vermindern.

Vorläufig festgestellte Unfallursachen

Ursachenart	1951 ¹⁾			1950 ²⁾	1937
	Stadt- kreise	Land- kreise	Insgesamt		
	Anzahl			vH	
Ursachen beim Kraftfahrzeug oder dessen Führer	125 083	109 610	234 693	65,2	62,7
Ursachen beim Radfahrer	21 642	18 503	40 145	11,1	10,9
" " Fußgänger	18 459	13 820	32 279	9,0	9,1
" bei der Strasse	7 984	16 021	24 005	6,7	8,6
" durch Witterungseinflüsse	1 967	5 826	7 793	2,2	0,9
Andere Ursachen	8 154	12 747	20 901	5,8	7,3

1) Ohne Württemberg-Hohenzollern. - 2) Ohne Bayern, Rheinland-Pfalz und Württemberg-Hohenzollern.

1951 lagen 4,6 vH der Unfallursachen beim Kraftfahrzeug in technischen Mängeln, 6,7 vH der Unfallursachen konnten als vorwiegend durch die schlechte Strassenbeschaffenheit und weitere 2,2 vH als durch

Witterungseinflüsse verursacht festgestellt werden. Zusammen mit den nach ihrer Art nicht näher aufgegliederten "Anderen Ursachen" waren also rund 19 vH aller Unfallursachen vorwiegend ausserhalb menschlicher Verhaltensweisen gelegen, 81 vH der Unfallursachen können demgegenüber als unmittelbar von Menschen herbeigeführt bezeichnet werden. Allen 57 110 der beim Kraftfahrzeugführer gelegenen Unfallursachen sind durch falsches Überholen und Vorbeifahren entstanden (diese Ursachenart nimmt ständig zu), weitere 48 302 durch Nichtbeachten der Vorfahrt, 25 136 durch falsches Einbiegen, 25 515 durch übermässige Geschwindigkeit und 15 052 durch Alkoholeinwirkung beim Fahrer⁴⁾ (vgl. auch Schaubild 2 und 3).

Ursachen beim Kraftfahrzeug oder dessen Führer

U r s a c h e n	1951 ¹⁾			1950 ²⁾	1937
	Stadt-	Land-	Insgesamt		
	kreise	kreise	Anzahl	vH	
Technische Mangel	3 965	6 778	10 743	4,6	4,0
Nichtbeachten der Vorfahrt	31 868	16 434	48 302	20,6	26,5
Falsches Einbiegen	14 446	10 690	25 136	10,7	11,6
Falsches Überholen und Vorbeifahren	28 535	28 575	57 110	24,3	14,9
Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden	2 638	6 216	8 854	3,8	6,9
Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung	2 627	1 809	4 436	1,9	2,2
Unterlassen und Nichtbeachten von Warn-, Halt- und Fahrtrichtungszeichen	6 067	4 251	10 318	4,4	.
Vorschriftswidriges Fahren an Strassenbahnhaltestellen	589	157	746	0,3	0,8
Übermässige Geschwindigkeit	9 487	12 028	21 515	9,2	14,5
Fahrer unter Alkoholeinfluss	7 146	7 906	15 052	6,4	5,1
Nichtbeachten der Abblendvorschriften	587	2 234	2 821	1,2	1,0
Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers	284	1 415	1 699	0,7	0,4
Durchbrechen geschlossener oder niedrigerer Bahnschranken	238	358	596	0,3	.
Nichtbeachten der für unbeschränkte Bahnübergänge geltenden Warnzeichen	155	607	762	0,3	.
Sonstige Ursachen beim Kraftfahrer	16 451	10 152	26 603	11,3	12,1

1) Ohne Württemberg-Hohenzollern. - 2) Ohne Bayern, Rheinland-Pfalz und Württemberg-Hohenzollern.

4) Waren es 1949 noch 2 952 Führerscheine, die wegen Trunkenheit am Steuer entzogen worden sind, so stellte sich deren Zahl 1950 auf 7 052 und 1951 auf 11 242.

4. Besondere Entwicklung im Jahre 1951

Entgegen der Entwicklung in allen übrigen Bundesländern ist, bei einem durchschnittlichen Anstieg der Unfallhäufigkeit von 1950 zu 1951 um 29,2 vH, im Lande Bremen die Zahl der Strassenverkehrsunfälle um 3,7 vH zurückgegangen, eine Erscheinung, die von den Polizeibehörden Bremens damit erklärt wird, dass sich vor allem die auf breiter Grundlage durchgeführte Aufklärungs- und Erziehungsarbeit besonders gut ausgewirkt habe. Demgegenüber ist z.B. die Unfallkurve, wenn auch örtlich unterschiedlich, in Rheinland-Pfalz um 39,3 vH und in Hessen um 36,7 vH angestiegen, in Schleswig-Holstein jedoch nur um 17,5 vH. Stark zugenommen haben auch die Strassenverkehrsunfallzahlen in West-Berlin (+ 38,2 vH), besonders aber die Zahlen über die in dieser Stadt bei Unfällen getöteten Personen (+ 102 vH). Die Gründe für diesen von Land zu Land sehr ungleichmässigen Verlauf der Unfallkurve sind sehr verschiedenartig (so wird beispielsweise die hohe Zunahme in Rheinland-Pfalz z.T. auf die Verlagerung von Besatzungstruppen dorthin zurückgeführt); es ist aber nicht möglich, im Rahmen dieses Berichtes die einzelnen Gründe eingehend zu untersuchen.

Die Strassenverkehrsunfälle im Jahre 1951

L a n d	Straßen- verkehrs- unfälle	Getö-	Ver-	Zu- oder Abnahme		
		tetel)	letz- te	gegenüber 1950		
		Personen		Un- fälle	Ge- tötete	Ver- letzte
		Anzahl		vH		
Bundesgebiet	319 828	7 555	201 927	+ 29,2	+ 19,5	+ 34,2
davon:						
Schleswig-Holstein	11 648	220	7 141	+ 17,5	+ 5,8	+ 20,8
Hamburg	17 196	169	7 387	+ 35,5	+ 22,5	+ 27,3
Niedersachsen	37 186	994	22 971	+ 25,8	+ 18,3	+ 30,0
Nordrh.-Westfalen ²⁾	90 309	1 836	56 693	+ 34,3	+ 21,6	+ 39,6
Bremen	5 082	69	2 598	- 3,7	- 10,4	+ 1,1
Hessen	30 711	657	18 943	+ 36,7	+ 20,3	+ 45,6
Württemberg-Baden	34 080	712	21 242	+ 24,1	+ 16,5	+ 29,9
Bayern	57 695	1 757	40 044	+ 26,4	+ 25,1	+ 33,0
Rheinland-Pfalz	16 921	499	11 420	+ 39,3	+ 10,4	+ 48,1
Baden	10 115	371	7 532	+ 25,1	+ 32,0	+ 28,1
Wttb.-Hohenzollern	8 887	261	5 956	+ 25,4	+ 5,2	+ 24,4
Ausserdem:						
West-Berlin	17 647	202	9 326	+ 38,2	+102,0	+ 40,5

1) Ohne die an den Folgen von Strassenverkehrsunfällen später Gestorbenen.- 2) Vorläufige Zahlen.

Die im 4. Vierteljahr 1951 dargelegte Entwicklung über den Rückgang der Strassenverkehrsunfälle in den Landkreisen hat sich auf das Gesamtjahr bezogen umgekehrt verhalten, da sich in den Landkreisen die Zahl der Unfälle um 32,4 vH gehoben hat, in den Stadtkreisen jedoch nur um 26,9 vH.

Besonders stark zugenommen haben wiederum die Unfälle auf den Autobahnen, während sich auf der anderen Seite die Unfälle auf Kreuzungen einer Strasse mit der Eisenbahn um 7,2 vH verminderten. Überdurchschnittlich ist auch die Unfallbeteiligung der Personenkraftwagen (+ 38 vH) und der Krafträder bis 250 ccm (+ 73 vH) angewachsen, was z.T. mit den im Vergleich zu anderen Fahrzeuggattungen stärker angewachsenen Beständen bei diesen beiden Fahrzeugarten zusammenhängt. Bei den vorläufig festgestellten Unfallursachen, die beim Kraftfahrzeug oder dessen Führer liegen, haben sich relativ vermindert das "Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden" (- 2,3 vH) und "Vorschriftswidriges Fahren an Strassenbahnhaltestellen" (- 24,8 vH); unterdurchschnittlich zugenommen haben die technischen Mängel. Eine ausserordentlich starke Ausweitung hatte dagegen die Unfallursache "Falsches Überholen und Vorbeifahren" (+ 56 vH). Von Bedeutung ist auch, dass die bei der Strasse liegenden Unfallursachen sich nur um 3,6 vH gehoben haben, darunter allerdings die durch den schlechten Zustand der Strassenoberfläche und sonstigen Mängel der Strasse bedingten Ursachen um 13,3 bzw. 12,4 vH. Die verhältnismässig vielen nebelreichen Tage im Jahre 1951 haben auch die durch Nebel herbeigeführten Unfälle stärker, als es dem Durchschnitt entspricht, ansteigen lassen, allerdings nur in den Landkreisen. In den Stadtkreisen ist diese Unfallursache um 6,4 vH zurückgegangen, wie auch die übrigen durch Witterungseinflüsse bedingten Unfälle (diese sowohl in den Stadt- als auch Landkreisen).

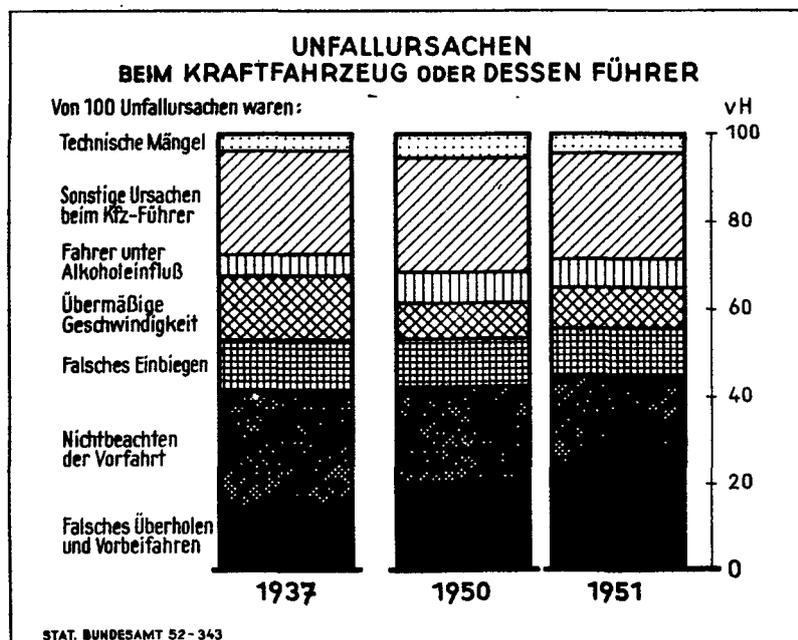
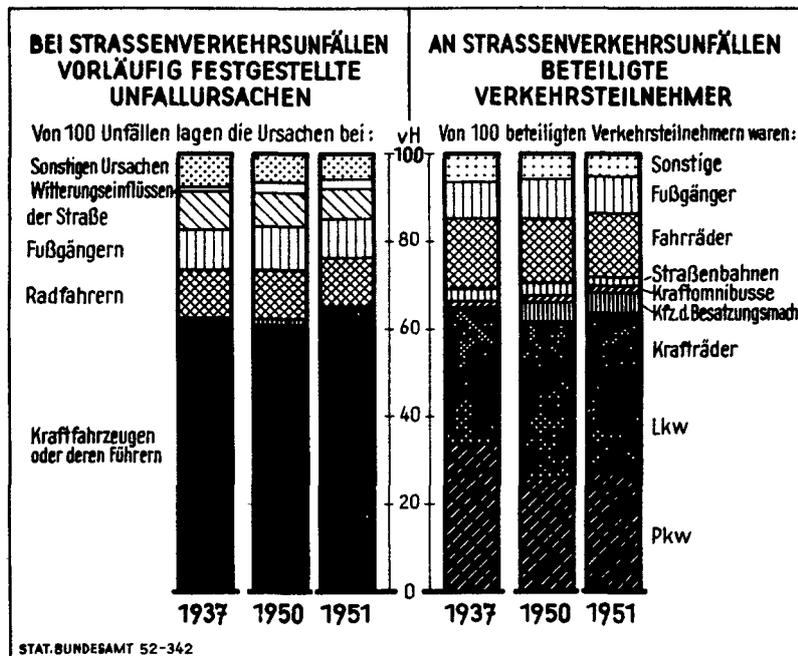
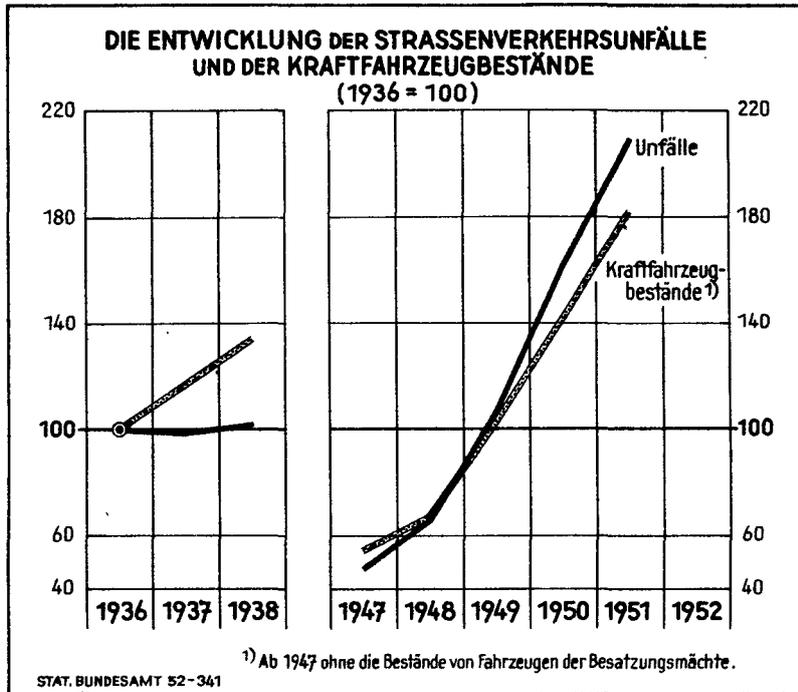
5. Schlussbemerkung

Versucht man, die in diesem Beitrag über einen längeren Zeitabschnitt durchleuchtete Entwicklung zusammenzufassen, so kann gesagt werden, dass die Ergebnisse der Strassen-

verkehrsunfallstatistik manchen wertvollen Hinweis zur Einleitung von Massnahmen auf dem Gebiete der Unfallbekämpfung zu geben vermögen. Wie das Beispiel Bremens zeigt, lässt sich die Unfallhäufigkeit doch erheblich vermindern, wenn man die Verkehrsteilnehmer durch geeignete und wirkungsvolle Mittel zu einem richtigen Verhalten im Strassenverkehr erzieht. Wieviel Ansatzpunkte bieten allein die Ergebnisse der Statistik über die Vergehen der Kraftfahrzeugführer gegen die einzelnen Paragraphen der Strassenverkehrsordnung. Wieviel Unfälle könnten auch dadurch vermieden werden, wenn alle Kraftfahrer es sich zur Pflicht machten, nach Alkoholgenuss kein Fahrzeug mehr zu steuern. Da sich weiter aus der Statistik, wenn sie gemeinde- oder kreisweise ausgewertet wird, Strassen und Plätze mit besonders hoher Unfallgefahr erkennen lassen, liess sich, wenn man die Unfallzahlen mit den Unfallursachen kombiniert, auch im örtlichen Bereich noch manches zusätzlich unternehmen, was zur Eindämmung der Unfallhäufigkeit beitragen könnte. Leider fehlt genaues Zahlenmaterial darüber, wie gross die jeweiligen volkswirtschaftlichen Verluste, ausgedrückt in Geldwert sind, die sich aus den Strassenverkehrsunfällen ergeben, von den Verlusten an Menschenleben, die sich ja nicht kapitalisieren lassen ganz zu schweigen. Fest steht, dass diese Verluste ausserordentlich hoch sind. Eine Verminderung der Unfallhäufigkeit würde deshalb nicht nur zu einer Erhöhung der Sicherheit im Strassenverkehr beitragen, sondern auch der Volkswirtschaft erhebliche Aufwendungen unproduktiver Mittel ersparen.

Anlagen:

- Übersicht 1: Die Strassenverkehrsunfälle im Bundesgebiet im 4. Vierteljahr 1951
- Übersicht 2: Die Strassenverkehrsunfälle in den Grosstädten des Bundesgebietes im 4. Vierteljahr 1951
- Übersicht 3: Die Strassenverkehrsunfälle im Bundesgebiet im Jahre 1951
- Übersicht 4: Die Strassenverkehrsunfälle in den Grosstädten des Bundesgebietes im Jahre 1951
- Übersicht 5: Die Strassenverkehrsunfälle nach Wochentagen und Tagesstunden im Jahre 1951



Übersicht 1 : Die Strasserverkehrsunfälle im Bundesgebiet ¹⁾
im 4. Vierteljahr 1951

Gegenstand der Nachweisung	4. Vierteljahr 1951			Zu- oder Abnahme ²⁾ gegenüber dem	
	Städte- kreise	Land- kreise	Insges- amt	3. Vj. 1951	4. Vj. 1950
A. Unfälle nach Ort und Art:					
1. Unfälle innerhalb geschlossener Ortsteile:					
a) Zusammenstöße von Fahrzeugen	23 258	10 475	33 733	- 10,9	+ 19,1
b) Aufprall eines fahrenden auf ein haltendes Fahrzeug	7 235	3 612	10 847	+ 3,9	- 13,4
c) Andere Unfälle	11 893	9 247	21 140	- 7,1	+ 20,9
2. Unfälle ausserhalb geschlossener Ortsteile:					
a) Zusammenstöße von Fahrzeugen	903	6 725	7 628	- 11,4	+ 24,5
b) Aufprall eines fahrenden auf ein haltendes Fahrzeug	211	1 773	1 984	+ 15,6	+ 12,6
c) Andere Unfälle	533	8 469	9 002	- 6,5	+ 30,2
Z u s a m m e n	42 985	30 702	73 687	- 7,4	+ 20,2
3. Von den unter 2 aufgeführten Unfällen ereigneten sich:					
a) auf einer Bundesautobahn	239	1 327	1 566	+ 6,4	+ 26,9
b) auf einer Bundesstrasse	973	8 367	9 340	+ 0,3	+ 25,3
c) auf einer anderen Strasse	395	7 270	7 665	- 15,9	+ 25,6
4. Unfälle auf einer Strassenkreuzung oder Einmündung	19 383	8 620	28 003	- 12,6	+ 20,1
5. Unfälle auf der Kreuzung einer Strasse mit Eisenbahn	201	433	634	+ 27,0	+ 23,9
6. Unfälle, bei denen ein Kraftfahrzeug beteiligt war	40 477	35 854	76 331	- 5,2	+ 20,3
7. Unfälle, bei denen Personen getötet od. verletzt wurden					
a) innerhalb geschlossener Ortsteile	18 704	11 887	30 591	- 22,4	+ 95,4
b) ausserhalb geschlossener Ortsteile	844	9 524	10 368	- 19,4	+ 39,3
8. Unfälle mit Personen und Sachschaden	14 400	17 410	31 810	- 22,3	+ 32,5
9. Unfälle nur mit Personenschaden	5 173	4 001	9 174	- 19,5	-
10. Unfälle nur mit Sachschaden	24 246	18 291	42 537	+ 12,3	+ 10,3
B. An dem Unfall beteiligte Verkehrsteilnehmer:					
0. Kraftfahrzeuge der Besatzungsmächte	4 822	2 906	7 728	+ 9,6	+ 17,8
1. Personen-(auch Kranken-)Kraftwagen, auch mit Anhängern	26 450	12 303	38 753	+ 8,1	+ 24,1
2. Kraftdroschken	898	1 773	2 671	+ 35,6	+ 14,3
3. Kraftomnibusse, auch mit Anhängern	1 203	1 184	2 387	- 8,8	+ 4,7
4. Liefer- od. Lastkraftwagen	15 387	10 224	25 611	+ 11,0	+ 4,2
5. Liefer- oder Lastkraftwagen mit Anhängern	3 500	6 729	10 229	+ 23,0	- 5,6
6. Elektrokarrän, auch mit Anhängern	49	27	76	+ 1,3	- 49,1
7. Zugmaschinen und Sattelschlepper, auch mit Anhängern	793	1 720	2 513	+ 13,6	- 2,9
8. Kraftträder über 250 ccm)	1 702	1 702	3 404	- 38,2	+ 47,8
9. Kraftträder bis 250 ccm) auch mit Beiwagen	8 439	11 202	19 641	- 31,5	+ 71,2
10. Kraftwagen für Feuerlöschzwecke	35	50	85	- 24,1	+ 50,0
11. Sonstige Kraftfahrzeuge	146	104	250	- 0,9	+ 14,3
12. Strassenbahnen	3 293	232	3 525	+ 20,5	- 1,3
13. Eisenbahnen	12	255	267	+ 17,3	- 1,1
14. Bespannte Fuhrwerke (auch bespannte Schlitten)	641	2 198	2 839	+ 5,9	- 3,0
15. Fahrräder	11 214	3 506	14 720	- 34,6	+ 27,5
16. Fahrräder mit Hilfsmotor	259	173	432	- 15,6	+ 76,5
17. Sonstige Fahrzeuge	531	608	1 139	+ 16,7	- 6,7
18. Trittbrettfahrer	17	19	36	- 28,0	- 20,6
19. a) Fussgänger	6 791	6 332	13 123	- 3,8	+ 27,8
b) Fussgänger b. Besteigen od. Verlassen d. Strassenbahn	330	14	344	+ 1,8	+ 1,2
c) Fussgänger b. Besteigen od. Verlassen eines sonstigen Verkehrsmittels	63	128	191	- 2,8	+ 7,9
20. Geführte oder frei herumlaufende Tiere	303	1 224	1 527	- 23,8	+ 22,0
21. Sonstige Verkehrsteilnehmer (Reiter usw.)	43	89	132	- 27,9	- 14,9
Z u s a m m e n	85 976	75 322	161 298	- 7,4	+ 20,0

1) Ohne Württemberg-Hohenzollern, für das nur Angaben über die Zahl der Unfälle insgesamt, sowie über die getöteten und verletzten Personen vorliegen. 2) Die Vergleiche mit früheren Zeiträumen beziehen sich auf jeweils gleiche Gebiete.

noch: Übersicht 1 C. Getötete ¹⁾ und verletzte Personen

Gegenstand der Nachweisung	Stadt- kreise	Land- kreise	Insgesamt	Zu- oder Abnahme gegenüber dem	
				3. Vj. 1951	4. Vj. 1950
			A n z a h	vH	
<u>Getötete unter 14 Jahren</u>					
Männliche auf Kraftfahrzeugen	4	15	19	- 24,0	+ 100,0
auf Fahrrädern	3	18	21	- 58,0	- 10,0
Fussgänger	30	48	78	- 35,0	- 6,1
Andere	-	5	5	- 58,3	- 50,0
Weibliche auf Kraftfahrzeugen	2	6	8	- 20,0	- 60,0
auf Fahrrädern	5	6	13	- 40,9	+ 166,7
Fussgänger	15	42	57	- 36,0	+ 2,5
Andere	2	3	5	+ 150,0	.
<u>Getötete über 14 Jahre</u>					
Männliche auf Kraftfahrzeugen	190	629	819	- 8,6	+ 68,6
auf Fahrrädern	116	160	276	- 15,1	+ 28,8
Fussgänger	190	164	354	+ 48,7	+ 28,9
Andere	0	25	34	0,0	- 18,8
Weibliche auf Kraftfahrzeugen	24	75	99	- 50,3	+ 21,2
auf Fahrrädern	28	50	78	- 34,5	+ 7,1
Fussgänger	72	75	147	+ 12,2	+ 12,8
Andere	5	3	8	0,0	- 53,0
Zusammen	695	1 325	2 021	- 9,1	+ 32,0
darunter innerhalb geschlossener Ortsteile	631	439	1 130	- 7,5	+ 20,4
<u>Verletzte unter 14 Jahren</u>					
Männliche auf Kraftfahrzeugen	126	257	383	- 40,8	+ 58,2
auf Fahrrädern	309	353	662	- 58,8	+ 20,9
Fussgänger	812	959	1 771	- 31,4	+ 19,0
Andere	33	80	113	- 16,9	+ 15,5
Weibliche auf Kraftfahrzeugen	85	105	190	- 46,6	+ 24,0
auf Fahrrädern	89	172	261	- 62,3	+ 54,0
Fussgänger	524	576	1 100	- 34,6	+ 15,9
Andere	22	18	40	- 21,6	+ 39,2
<u>Verletzte über 14 Jahre</u>					
Männliche auf Kraftfahrzeugen	7 818	12 198	20 016	- 23,4	+ 46,4
auf Fahrrädern	4 654	3 578	8 232	- 26,5	+ 28,1
Fussgänger	2 684	2 283	4 957	+ 26,0	+ 31,0
Andere	364	373	737	+ 8,5	- 9,4
Weibliche auf Kraftfahrzeugen	1 344	2 126	3 470	- 39,3	+ 39,1
auf Fahrrädern	1 478	1 351	2 829	- 47,1	+ 35,2
Fussgänger	2 082	1 551	3 633	- 5,2	+ 20,9
Andere	209	106	315	- 9,2	+ 13,1
Zusammen	22 633	26 086	48 719	- 25,0	+ 33,9
darunter innerhalb geschlossener Ortsteile	21 500	13 846	35 346	- 25,4	+ 32,1

1) In den Zahlen der Getöteten sind die an den Folgen eines Strassenverkehrsunfalls später Gestorbenen nicht enthalten.

noch : Übersicht 1

Gegenstand der Nachweisung	Stadt- kreise	Land- kreise	insge- samt	Zu- oder Abnahme gegenüber dem	
				3. Vj. 1951	4. Vj. 1950
				vH	
<u>D. Vorläufig festgestellte Unfallursachen</u>					
1. Ursachen beim Kraftfahrzeug oder dessen Führer :					
a) Technische Mängel	1 035	1 731	2 766	- 11,1	+ 7,9
b) Nichtbeachten der Vorfahrt	8 594	4 015	12 609	- 8,2	+ 18,2
c) Falsches Einbiegen	3 773	2 476	6 249	- 17,7	+ 23,6
d) Falsches Überholen und Vorbeifahren	7 888	7 957	15 839	- 4,4	+ 32,8
e) Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden	668	1 463	2 151	- 10,0	- 16,3
f) Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung	755	416	1 171	- 4,4	+ 14,2
g) Unterlassen u. Nichtbeachten von Warn-, Halt- und Fahrtrichtungszeichen	1 599	1 054	2 653	- 12,9	+ 25,5
h) Vorschriftswidriges Fahren an Strassenbahnhaltestellen	146	33	179	- 3,2	- 23,2
i) Übermässige Geschwindigkeit	2 457	3 160	5 617	- 11,7	+ 30,6
k) Fahrer unter Alkoholeinfluss	1 954	2 065	4 019	- 1,5	+ 21,9
l) Nichtbeachten der Abblendvorschriften	240	980	1 220	+ 113,3	+ 19,4
m) Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers	85	325	410	- 26,0	+ 33,6
n) Durchbrechen geschlossener od. niedergehender Bahnschranken	91	113	204	+ 65,9	+ 33,3
o) Nichtbeachten der für unbeschränkte Bahnübergänge geltenden Warnzeichen	50	167	217	+ 9,0	0,0
p) Sonstige Ursachen beim Kraftfahrer	4 864	2 910	7 774	+ 1,4	+ 32,5
Z u s a m m e n	34 199	28 879	63 078	- 6,4	+ 23,1
2. Ursachen beim Fahrrad oder Radfahrer					
	5 076	4 043	9 119	- 37,9	+ 35,6
3. Ursachen bei einem anderen Fahrzeug oder dessen Führer					
	1 050	1 449	2 499	+ 16,4	- 1,3
4. Ursachen beim Fussgänger					
	4 949	3 379	8 328	- 7,7	+ 26,2
5. Ursachen bei der Strasse:					
a) Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn	2 259	4 733	6 992	+ 132,3	- 25,3
b) Schlechter Zustand der Strassenoberfläche	157	427	584	- 21,6	+ 6,5
c) Sonstige Mängel der Strasse	262	462	724	- 20,4	- 5,5
Z u s a m m e n	2 678	5 622	8 300	+ 77,9	- 22,2
6. Ursachen durch Witterungseinflüsse:					
a) Nebel	379	1 500	1 879	+ 660,7	+ 90,7
b) Starke Regen, Hagel, Schneegestöber u. ähnl.	263	673	936	+ 23,6	- 48,6
c) Sonstige Ursachen durch Witterungseinflüsse	159	359	518	+ 165,6	- 35,5
Z u s a m m e n	801	2 532	3 333	+ 178,0	- 7,9
7. Andere Ursachen:					
a) Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranke	18	28	46	+ 70,4	+ 29,6
b) Mangelhafte Beschaffenheit d.f. Bahnübergänge geltenden Warnzeichen	9	21	30	+ 3,4	+ 3,6
c) Sonstige Ursachen	1 125	2 027	3 152	- 18,0	+ 7,4
Z u s a m m e n	1 152	2 076	3 228	- 17,2	+ 7,6
8. Ursache nicht festgestellt					
	806	960	1 766	- 9,5	+ 13,4

Übersicht 2 : Die Straßenverkehrsunfälle in den Großstädten des Bundesgebietes

Im 4. Vierteljahr, 1951

Großstadt	Unfälle			Getötete ¹⁾			Verletzte		
	4. Vj. 51	3. Vj. 51	4. Vj. 50	4. Vj. 51	3. Vj. 51	4. Vj. 50	4. Vj. 51	3. Vj. 51	4. Vj. 50
Aachen	423	345	345	5	4	5	172	188	127
Augsburg	468	521	..	6	9	.	282	418	.
Bielefeld	235	288	207	9	5	2	176	230	140
Bochum	525	475	370	11	16	9	338	387	220
Bonn	194	179	165	6	2	6	126	119	56
Braunschweig	637	725	610	12	6	6	340	464	327
Bremen	1 160	1 153	1 343	17	15	10	546	673	525
Bremerhaven	285	221	218	5	2	2	159	131	103
Darmstadt	304	305	250	6	4	2	161	200	121
Dortmund	1 037	1 024	826	18	23	17	618	742	398
Düsseldorf	1 523	1 532	1 297	26	33	28	657	812	508
Duisburg	974	978	779	29	14	15	555	630	35
Essen	1 329	1 342	1 072	35	22	12	653	821	477
Flensburg	153	172	143	4	1	1	102	116	64
Frankfurt/M.	2 186	2 144	1 935	21	32	23	968	1 224	672
Freiburg	402	482	427	3	6	4	225	334	239
Fürth	219	283	.	1	4	.	108	147	.
Gelsenkirchen	673	661	525	9	7	6	392	410	245
Hagen	391	346	250	2	1	2	176	208	130
Hamburg	4 622	4 501	3 696	39	50	33	1 847	2 313	1 422
Hannover	1 245	1 612	1 311	20	19	24	707	1 008	561
Heidelberg	469	643	450	5	6	8	183	365	208
Herne	176	175	126	1	2	2	111	136	92
Karlsruhe	604	754	559	11	4	7	299	473	215
Kassel	366	419	327	5	5	4	190	268	151
Kiel	522	479	415	8	5	3	264	290	160
Köln	2 116	2 089	1 467	20	29	19	936	1 195	633
Krefeld	318	343	378	11	5	11	220	297	181
Ludwigshafen	245	235	.	7	4	.	173	229	.
Lübeck	399	481	377	6	6	4	202	271	121
Mannheim	967	1 002	841	15	9	11	505	642	410
Münster/Köln	339	387	335	.	3	3	175	245	172
München	3 002	3 316	.	59	64	.	1 609	2 122	.
München-Gladbach	326	331	290	5	4	2	175	218	131
Münster	296	269	289	2	6	4	169	200	151
Nürnberg	1 085	1 193	.	22	24	.	609	801	.
Oberhausen	277	369	309	8	12	3	217	277	155
Oldenburg	254	256	234	1	7	7	147	147	107
Recklinghausen	262	246	167	7	5	5	135	188	89
Regensburg	294	312	.	3	4	.	172	253	.
Remscheid	180	155	93	1	3	1	120	118	60
Solingen	250	248	193	2	2	1	152	175	100
Stuttgart	1 800	1 676	1 579	29	21	33	812	904	654
Watenstedt-Salzgitter	159	182	139	3	3	3	99	131	93
Wiesbaden	627	609	477	4	6	9	290	382	218
Wuppertal	502	521	462	13	19	17	243	343	220

1) In den Zahlen der Getöteten sind die an den Folgen eines Straßenverkehrsunfalls später Gestorbenen nicht enthalten.

Übersicht 3: Die Strassenverkehrsunfälle im Bundesgebiet ¹⁾
im Jahre 1951

Gegenstand der Nachweisung	1951			Zu- oder Abnahme gegenüber 1950 ²⁾		
	Stadt- kreise	Land- kreise	ins- gesamt	Stadt- kreise	Land- kreise	ins- gesamt
	A n z a h l			v H		
A. Unfälle nach Ort und Art:						
1. Unfälle innerhalb geschlossener Ortsteile:						
a) Zusammenstöße von Fahrzeugen	86 882	42 056	128 938	+ 23,5	+ 33,5	+ 30,1
b) Aufprall eines fahrenden auf ein haltendes Fahrzeug	25 604	10 595	36 199	+ 36,2	+ 36,2	+ 36,2
c) Andere Unfälle	44 576	35 502	80 078	+ 19,2	+ 27,9	+ 21,6
2. Unfälle ausserhalb geschlossener Ortsteile:						
a) Zusammenstöße von Fahrzeugen	2 846	24 291	27 137	+ 28,9	+ 39,8	+ 38,0
b) Aufprall eines fahrenden auf ein haltendes Fahrzeug	732	5 463	6 195	+ 30,2	+ 33,4	+ 33,0
c) Andere Unfälle	2 166	30 228	32 394	+ 23,7	+ 33,5	+ 32,7
Z u s a m m e n	162 806	148 135	310 941	+ 26,9	+ 32,4	+ 29,4
3. Von den unter 2 aufgeführten Unfällen ereigneten sich:						
a) auf einer Bundesautobahn	779	4 449	5 228	+ 58,4	+ 42,6	+ 45,1
b) auf einer Bundesstrasse	3 333	28 475	31 808	+ 20,7	+ 31,8	+ 30,5
c) auf einer anderen Strasse	1 636	27 054	28 690	+ 25,7	+ 39,4	+ 38,5
4. Unfälle auf einer Strassenkreuzung oder Einmündung	72 657	35 947	108 604	+ 26,0	+ 35,5	+ 28,9
5. Unfälle auf der Kreuzung einer Strasse m.d. Eisenbahn	620	1 489	2 111	- 10,0	- 5,9	- 7,2
6. Unfälle, bei denen ein Kraftfahrzeug beteiligt war	144 931	134 215	279 146	+ 26,3	+ 32,1	+ 28,9
7. Unfälle, bei denen Personen getötet od. verletzt wurden:						
a) innerhalb geschlossener Ortsteile	74 422	49 126	123 548	+ 30,3	+ 30,7	+ 30,4
b) ausserhalb geschlossener Ortsteile	3 264	35 288	38 552	+ 33,5	+ 40,4	+ 39,8
8. Unfälle mit Personen und Sachschaden	56 896	68 584	125 480	+ 27,2	+ 29,2	+ 28,2
9. Unfälle nur mit Personenschaden	20 177	17 569	37 746			
10. Unfälle nur mit Sachschaden	85 010	63 454	148 464	+ 23,4	+ 28,8	+ 25,6
B. An dem Unfall beteiligte Verkehrsteilnehmer:						
0. Kraftfahrzeuge der Besatzungsmächte	17 057	9 905	26 962	+ 13,0	+ 23,2	+ 16,7
1. Personen- (auch Kranken-)Kraftwagen, auch mit Anhängern	91 332	68 758	160 090	+ 36,2	+ 40,5	+ 37,9
2. Kraftdroschken	2 832	558	3 390	+ 29,3	+ 9,7	+ 26,0
3. Kraftomnibusse, auch mit Anhängern	4 338	5 205	9 543	+ 19,9	+ 26,5	+ 23,3
4. Liefer- oder Lastkraftwagen	54 898	35 691	90 589	+ 17,6	+ 26,1	+ 20,6
5. Liefer- oder Lastkraftwagen mit Anhängern	12 178	21 968	34 146	+ 1,5	+ 15,0	+ 9,5
6. Elektrokarren, auch mit Anhängern	218	125	343	- 19,3	- 58,1	- 39,7
7. Zugmaschinen und Sattelschlepper, auch mit Anhängern	2 624	5 612	8 236	+ 1,5	+ 17,8	+ 10,4
8. Krafträder über 250 ccm)	7 395	7 840	15 235	+ 35,3	+ 29,3	+ 32,2
9. Krafträder bis 250 ccm) auch mit Beiwagen	34 561	45 500	80 061	+ 74,9	+ 71,6	+ 73,1
10. Kraftwagen für Feuerlöschzwecke	150	218	368	+ 53,1	+ 68,9	+ 62,0
11. Sonstige Kraftfahrzeuge	595	689	1 284	+ 49,7	+ 9,7	+ 26,3
12. Strassenbahnen	11 471	720	12 191	+ 7,6	+ 24,1	+ 8,6
13. Eisenbahnen	386	930	1 316	+ 20,0	+ 13,4	+ 15,3
14. Bespannte Fuhrwerke (auch bespannte Schlitten)	2 358	7 585	9 943	- 2,5	+ 11,5	+ 7,4
15. Fahrräder	48 250	37 748	85 998	+ 24,2	+ 23,9	+ 24,1
16. Fahrräder mit Hilfsmotor	927	542	1 469	+ 87,9	+ 51,3	+ 72,1
17. Sonstige Fahrzeuge	1 736	1 938	3 674	+ 3,6	+ 16,3	+ 3,7
18. Trittbrettfahrer	67	63	130	- 15,5	- 49,4	- 33,6
19. a) Fussgänger	25 631	23 633	49 264	+ 24,7	+ 25,5	+ 25,0
b) Fussgänger b. Besteigen od. Verlassen d. Strassenbahn	1 178	106	1 284	+ 2,7	+ 26,0	+ 4,5
c) Fussgänger b. Besteigen od. Verlassen eines sonstigen Verkehrsmittels	296	517	813	+ 10,7	+ 3,6	+ 6,2
20. Geführte oder frei herumlaufende Tiere	1 196	4 427	5 623	+ 16,6	+ 19,9	+ 19,1
21. Sonstige Verkehrsteilnehmer (Reiter usw.)	270	405	676	- 13,5	- 6,5	- 8,9
Z u s a m m e n	321 944	280 684	602 628	+ 27,0	+ 32,4	+ 29,4

1) Ohne Württemberg-Hohenzollern, für das nur Angaben über die Zahl der Unfälle insgesamt, sowie über die getöteten und verletzten Personen vorliegen. 2) Der Vergleich zu 1950 bezieht sich auf jeweils gleiche Gebiete.

noch: Übersicht 3 G. Getötete¹⁾ und verletzte Personen

Gegenstand der Nachweisung	1 9 5 1			Zu- oder Abnahme gegenüber 1950		
	Stadt- kreise	Land- kreise	Ins- gesamt	Stadt- kreise	Land- kreise	Ins- gesamt
	A n z a h l			v H		
<u>Getötete unter 14 Jahren</u>						
Männliche auf Kraftfahrzeugen	13	65	78	0,0	+ 11,1	+ 8,6
auf Fahrrädern	45	82	127	- 2,7	- 7,7	- 5,9
Fussgänger	146	235	381	- 10,0	- 1,2	- 4,9
Andere	8	25	33	- 50,0	+ 5,9	- 12,0
Weibliche auf Kraftfahrzeugen	5	28	33	+ 33,3	+ 30,0	+ 30,8
auf Fahrrädern	18	45	63	- 31,3	- 15,0	- 19,7
Fussgänger	85	185	270	- 2,9	+ 33,7	+ 18,5
Andere	3	8	11	+ 50,0	+ 75,0	+ 66,7
<u>Getötete über 14 Jahre</u>						
Männliche auf Kraftfahrzeugen	693	2 160	2 853	+ 37,6	+ 43,4	+ 41,9
auf Fahrrädern	415	607	1 022	+ 13,6	+ 5,4	+ 8,8
Fussgänger	556	483	1 039	+ 15,1	+ 22,1	+ 18,0
Andere	44	88	132	- 15,8	- 28,3	- 24,1
Weibliche auf Kraftfahrzeugen	108	297	405	+ 22,8	+ 44,9	+ 38,5
auf Fahrrädern	109	218	327	- 1,3	+ 0,7	0,0
Fussgänger	229	255	484	+ 7,0	+ 23,1	+ 14,4
Andere	14	22	36	- 31,3	- 38,5	- 35,7
Zusammen	2 491	4 803	7 294	+ 13,4	+ 23,1	+ 19,4
darunter innerhalb geschlossener Ortsteile	2 223	1 897	4 120	+ 13,2	+ 10,7	+ 12,1
<u>Verletzte unter 14 Jahren</u>						
Männliche auf Kraftfahrzeugen	535	1 203	1 738	+ 32,5	+ 43,4	+ 39,7
auf Fahrrädern	1 843	2 194	4 037	+ 21,3	+ 17,9	+ 19,5
Fussgänger	3 977	4 686	8 663	+ 17,4	+ 15,4	+ 16,3
Andere	159	301	460	- 6,6	- 4,7	- 5,4
Weibliche auf Kraftfahrzeugen	330	561	891	+ 42,8	+ 28,6	+ 33,9
auf Fahrrädern	642	985	1 627	+ 23,3	+ 33,6	+ 29,3
Fussgänger	2 586	3 097	5 683	+ 6,6	+ 13,9	+ 10,4
Andere	73	120	193	- 24,1	- 38,5	- 33,2
<u>Verletzte über 14 Jahre</u>						
Männliche auf Kraftfahrzeugen	30 496	47 254	77 750	+ 46,7	+ 51,0	+ 49,2
auf Fahrrädern	18 642	14 510	33 152	+ 27,9	+ 25,0	+ 26,6
Fussgänger	8 872	7 040	15 912	+ 26,4	+ 31,6	+ 28,5
Andere	1 323	1 338	2 661	- 9,1	+ 8,9	- 1,6
Weibliche auf Kraftfahrzeugen	5 748	9 636	15 384	+ 40,5	+ 61,5	+ 52,6
auf Fahrrädern	7 150	6 452	13 602	+ 32,3	+ 27,0	+ 29,7
Fussgänger	7 487	5 577	13 064	+ 21,1	+ 20,5	+ 20,8
Andere	738	416	1 154	- 3,9	+ 15,7	+ 1,6
Zusammen	90 601	105 371	195 971	+ 30,9	+ 37,0	+ 34,0
darunter innerhalb geschlossener Ortsteile	86 218	58 556	144 774	+ 30,9	+ 32,5	+ 31,5

1) In den Zahlen der Getöteten sind die an den Folgen eines Strassenverkehrs-unfalles später Gestorbenen nicht enthalten.

Gegenstand der Nachweisung	1951			Ergänzung Abstrich		
	Stadt-	Land-	Insg.	Stadt-	Land-	Insg.
	Kreise	Kreise	gesamt	Kreise	Kreise	gesamt
	Anzahl			%		
D. Vorläufig festgestellte Unfallursachen:						
1. Ursachen beim Kraftfahrzeug oder dessen Führer:						
a) Technische Mängel	3 965	6 778	10 743	+ 10,3	+ 13,1	+ 12,2
b) Nichtbeachten der Vorfahrt	31 868	16 434	48 302	+ 25,2	+ 41,8	+ 31,1
c) Falsches Einbiegen	14 446	10 090	25 123	+ 25,6	+ 25,6	+ 23,5
d) Falsches Überholen und Vorbeifahren	28 535	28 575	57 110	+ 42,7	+ 72,6	+ 56,6
e) Nichtplatzmachen beim Ausweichen od. Überholtwerden	2 638	6 216	8 854	+ 6,2	+ 1,3	+ 2,8
f) Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung	2 627	1 800	4 436	+ 21,3	+ 6,5	+ 15,8
g) Unterlassen und Nichtbeachten von Warn-, Halt- und Fahrtrichtungszeichen	6 067	4 251	10 318	+ 32,5	+ 42,0	+ 36,2
h) Vorschriftswidriges Fahren an Straßenbahnhaltestellen	589	157	746	+ 18,7	+ 41,6	+ 21,0
i) Übermäßige Geschwindigkeit	9 487	12 028	21 515	+ 21,9	+ 44,1	+ 32,2
k) Fahrer unter Alkoholeinfluss	7 146	7 906	15 052	+ 17,2	+ 27,2	+ 22,0
l) Nichtbeachten der Ablendvorschriften	587	2 234	2 821	+ 1,7	+ 23,0	+ 20,7
m) Ermüdung (auch Einschlafen des Fahrers)	284	1 415	1 699	+ 27,6	+ 15,3	+ 17,3
n) Durchbrechen geschlossener oder niedergehender Bahnschranken	238	358	596	+ 47,8	+ 30,2	+ 47,5
o) Nichtbeachten der für unbeschränkte Bahnübergänge geltenden Warnzeichen	155	607	762	+ 16,3	+ 9,3	+ 10,7
p) Sonstige Ursachen beim Kraftfahrer	16 451	10 152	26 603	+ 35,5	+ 44,9	+ 37,0
Z u s a m m e n	125 083	109 610	234 693	+ 27,5	+ 40,7	+ 32,9
2. Ursachen beim Fahrrad oder Radfahrer	21 642	18 503	40 145	+ 33,1	+ 23,9	+ 26,7
3. Ursachen bei einem anderen Fahrzeug oder dessen Führer	3 728	4 587	8 315	+ 2,3	+ 11,4	+ 6,9
4. Ursachen beim Fußgänger	18 459	13 820	32 279	+ 25,3	+ 23,0	+ 24,4
5. Ursachen bei der Strasse:						
a) Glätte oder Schlüpfigkeit der Fahrbahn	6 301	12 107	18 401	+ 10,5	+ 11,3	+ 1,6
b) Schlechter Zustand der Strassenoberfläche	766	1 762	2 528	+ 28,1	+ 6,5	+ 13,3
c) Sonstige Mängel der Strasse	917	2 152	3 069	+ 10,9	+ 13,1	+ 10,4
Z u s a m m e n	7 984	16 021	24 005	8,2	+ 11,9	+ 3,6
6. Ursachen durch Witterungseinflüsse:						
a) Nebel	540	2 284	2 824	+ 6,4	+ 50,6	+ 40,1
b) Starker Regen, Hagel, Schneegestöber u. ähnl.	1 051	2 476	3 527	+ 28,7	+ 12,9	+ 15,0
c) Sonstige Ursachen durch Witterungseinflüsse	366	1 066	1 432	+ 26,7	+ 7,1	+ 15,3
Z u s a m m e n	1 957	5 826	7 783	+ 23,9	+ 7,2	+ 1,8
7. Andere Ursachen:						
a) Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranke	37	83	120	+ 11,4	+ 10,5	+ 2,2
b) Mangelhafte Beschaffenheit der für Bahnübergänge geltenden Warnzeichen	37	81	118	0,0	+ 7,0	+ 5,3
c) Sonstige Ursachen	4 352	7 996	12 348	+ 14,5	+ 27,5	+ 22,5
Z u s a m m e n	4 426	8 160	12 586	+ 14,0	+ 25,8	+ 21,0
8. Ursachen nicht festgestellt	3 202	3 687	6 889	+ 8,0	+ 17,4	+ 10,3

Übersicht 4: Die Straßenverkehrsunfälle in den Großstädten des Bundesgebietes
im Jahr 1951

Großstadt	Unfälle			Getötete ¹⁾			Verletzte		
	1951	Zu- oder Abnahme gegenüber		1951	Zu- oder Abnahme gegenüber		1951	Zu- oder Abnahme gegenüber	
		1950	1949		1950	1949		1950	1949
in vH			in vH			in vH			
Aachen	1 313	+ 19,9	+ 138,7	14	+ 133,3	+ 40,0	627	+ 21,0	+ 137,5
Augsburg	1 761	o	o	28	o	o	1 194	o	o
Bielefeld	1 034	+ 5,1	+ 107,6	22	+ 175,0	+ 38,2	721	+ 53,1	+ 117,2
Bochum	1 732	+ 41,5	+ 99,8	43	+ 26,5	+ 10,3	1 249	+ 48,7	+ 112,1
Bonn	547	+ 65,9	+ 13,5	16	+ 20,0	+ 23,1	435	+ 58,2	+ 66,0
Braunschweig	2 450	+ 10,7	+ 55,0	28	+ 15,2	+ 36,4	1 429	+ 13,0	+ 60,6
Bremen	4 115	+ 9,2	+ 18,7	52	+ 12,1	+ 24,7	2 131	+ 4,9	+ 23,4
Bremerhaven	907	+ 40,0	+ 69,3	11	0,0	+ 120,0	467	+ 41,5	+ 67,4
Darmstadt	1 127	+ 37,6	+ 111,8	15	+ 114,3	+ 25,0	646	+ 40,4	+ 87,8
Dortmund	3 822	+ 24,9	+ 91,2	83	+ 23,9	+ 13,7	2 408	+ 38,0	+ 97,5
Düsseldorf	5 657	+ 34,3	+ 102,2	116	+ 26,1	+ 36,5	2 677	+ 31,7	+ 88,0
Duisburg	3 416	+ 33,6	+ 147,5	66	+ 34,7	+ 40,4	1 957	+ 54,4	+ 142,5
Essen	4 783	+ 32,4	+ 92,4	98	+ 63,3	+ 84,9	2 502	+ 35,0	+ 86,7
Flensburg	621	+ 12,7	+ 89,3	11	+ 120,0	+ 10,0	365	+ 21,7	+ 81,6
Frankfurt/M.	8 117	+ 21,4	+ 86,7	102	+ 27,5	+ 78,9	3 961	+ 40,9	+ 95,1
Freiburg	1 570	+ 12,3	o	19	+ 20,0	o	1 023	+ 13,0	o
Fürth	947	o	o	13	o	o	430	o	o
Gelsenkirchen	2 350	+ 31,1	+ 95,7	21	+ 23,5	+ 5,0	1 353	+ 36,0	+ 87,4
Hagen	1 319	+ 60,9	+ 111,0	3	+ 50,0	+ 78,6	652	+ 30,4	+ 88,4
Hamburg	17 196	+ 35,5	+ 93,7	163	+ 22,5	+ 30,0	7 387	+ 27,3	+ 71,1
Hannover	5 487	+ 16,1	+ 52,0	70	+ 27,4	+ 49,1	2 992	+ 25,7	+ 60,1
Heidelberg	2 002	+ 20,0	o	20	+ 17,6	o	904	+ 20,1	o
Herne	657	+ 45,0	+ 119,0	7	+ 75,0	+ 75,0	431	+ 39,9	+ 121,0
Karlsruhe	2 511	+ 28,2	o	29	+ 7,4	o	1 489	+ 39,9	o
Kassel	1 431	+ 20,5	+ 61,3	16	0,0	+ 77,8	771	+ 23,4	+ 64,7
Kiel	1 748	+ 19,6	+ 61,1	21	+ 4,5	+ 19,2	945	+ 31,3	+ 65,5
Köln	7 530	+ 47,4	+ 149,3	92	+ 7,1	+ 4,2	3 686	+ 45,5	+ 132,0
Krefeld	1 364	+ 8,4	+ 67,4	31	+ 13,9	+ 34,8	946	+ 36,3	+ 98,3
Ludwigshafen	1 002	o	o	15	o	o	705	o	o
Lübeck	1 506	+ 34,6	+ 73,7	16	+ 100,0	+ 6,7	786	+ 43,7	+ 72,0
Mannheim	3 565	+ 32,0	o	41	+ 7,9	o	1 993	+ 29,3	o
Mülheim/Ruhr	1 317	+ 9,6	+ 87,3	8	+ 11,1	0,0	758	+ 10,8	+ 84,9
München	11 180	o	o	209	o	o	6 446	o	o
München-Gladbach	1 223	+ 29,4	+ 115,1	17	+ 13,3	+ 21,4	707	+ 36,0	+ 139,7
Münster	1 032	+ 11,8	+ 73,7	15	+ 5,6	+ 13,6	625	+ 21,7	+ 78,4
Nürnberg	4 054	o	o	75	o	o	2 459	o	o
Oberhausen	1 324	+ 24,7	+ 100,0	29	+ 70,6	+ 45,0	874	+ 45,4	+ 109,1
Oldenburg	675	+ 11,0	+ 44,2	17	+ 51,4	+ 26,1	494	+ 14,9	+ 52,0
Recklinghausen	820	+ 51,6	+ 150,6	18	+ 38,5	+ 20,0	476	+ 50,2	+ 112,5
Regensburg	1 080	o	o	12	o	o	719	o	o
Renscheid	584	+ 45,6	+ 66,9	7	+ 22,2	+ 16,7	434	+ 65,0	+ 88,7
Solingen	918	+ 43,7	+ 137,2	11	+ 22,2	0,0	607	+ 58,5	+ 154,0
Stuttgart	6 373	+ 19,3	o	99	+ 10,0	o	3 140	+ 20,0	o
Watenstedt-Salzgitter	603	+ 24,6	+ 68,4	13	+ 7,1	+ 7,1	396	+ 15,5	+ 37,5
Wiesbaden	2 234	+ 29,2	+ 47,4	20	+ 37,5	+ 57,4	1 204	+ 48,5	+ 78,9
Wuppertal	1 952	+ 25,0	+ 83,8	48	+ 20,0	0,0	1 067	+ 23,4	+ 80,5

1) In den Zahlen über die getöteten Personen sind die an den Folgen eines Straßenverkehrsunfalls später Gestorbenen nicht enthalten.

Übersicht 5: Die Straßenverkehrsunfälle nach Wochentagen und Tagesstunden¹⁾
im Jahr 1951

Wochentage	Unfälle insgesamt	davon ereigneten sich ... Unfälle in der Zeit von:													ohne Stundenangabe
		0	über 2	über 4	über 6	über 8	über 10	über 12	über 14	über 16	über 18	über 20	über 22		
		bis 2	bis 4	bis 6	bis 8	bis 10	bis 12	bis 14	bis 16	bis 18	bis 20	bis 22	bis 24		
In Stadt- und Landkreisen															
Sonntag	27 331	1 333	964	723	822	1 637	2 750	3 147	3 731	4 103	4 119	2 262	1 661	79	
Montag	42 043	1 069	581	659	3 144	4 134	5 403	5 068	5 585	7 559	5 323	2 240	1 175	103	
Dienstag	40 398	669	424	636	2 956	4 124	5 253	4 882	5 499	7 434	5 202	2 066	1 169	84	
Mittwoch	40 809	678	432	585	2 984	4 238	5 452	5 070	5 363	7 124	5 261	2 236	1 283	103	
Donnerstag	39 731	670	377	560	2 852	3 792	5 056	4 722	5 217	7 341	5 423	2 299	1 316	106	
Freitag	42 555	681	373	654	3 006	4 068	5 311	5 212	5 601	7 936	5 657	2 536	1 396	124	
Sonnabend	43 994	840	523	645	2 690	4 189	6 217	7 399	6 571	6 050	4 865	2 410	1 448	147	
Insgesamt:	276 861	5 910	3 674	4 462	18 454	26 182	35 442	35 500	37 567	47 547	35 850	16 049	9 448	746	
Nur in Stadtkreisen															
Sonntag	10 842	688	493	335	336	620	1 064	1 288	1 453	1 478	1 445	911	706	25	
Montag	22 590	382	221	267	1 568	2 248	2 993	2 881	3 130	4 314	2 703	1 186	651	46	
Dienstag	21 694	308	185	261	1 560	2 235	2 909	2 744	3 096	4 050	2 579	1 048	642	37	
Mittwoch	22 066	322	202	252	1 612	2 297	3 064	2 851	2 956	3 997	2 604	1 184	680	45	
Donnerstag	21 439	343	173	254	1 540	1 995	2 805	2 650	2 799	4 128	2 762	1 196	735	44	
Freitag	23 532	348	179	319	1 692	2 189	3 096	2 988	3 132	4 556	2 945	1 301	743	54	
Sonnabend	23 829	448	290	308	1 409	2 357	3 719	4 425	3 608	2 956	2 311	1 186	752	60	
Insgesamt:	145 992	2 844	1 743	1 996	9 707	13 941	19 650	19 837	20 174	25 519	17 349	8 012	4 909	311	
Nur in Landkreisen															
Sonntag	16 489	645	471	388	486	1 017	1 686	1 859	2 278	2 625	2 674	1 351	955	54	
Montag	19 453	687	360	392	1 576	1 886	2 410	2 187	2 455	3 245	2 620	1 054	524	57	
Dienstag	18 704	361	239	375	1 396	1 889	2 344	2 138	2 403	3 344	2 623	1 018	527	47	
Mittwoch	18 743	356	230	333	1 372	1 941	2 388	2 219	2 407	3 127	2 657	1 052	603	58	
Donnerstag	18 292	322	204	306	1 312	1 797	2 251	2 062	2 418	3 213	2 661	1 103	581	62	
Freitag	19 023	333	194	335	1 324	1 879	2 215	2 224	2 469	3 380	2 712	1 235	653	70	
Sonnabend	20 165	392	233	337	1 281	1 832	2 498	2 974	2 963	3 094	2 554	1 224	696	87	
Insgesamt:	130 869	3 096	1 931	2 466	8 747	12 241	15 792	15 663	17 393	22 028	18 501	8 037	4 539	435	

1) Bundesgebiet ohne Württemberg-Baden und Württemberg-Hohenzollern.