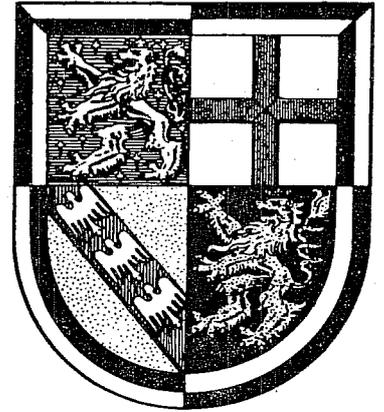


SAAR- LAND IN ZAH- LEN



Straßenverkehrsunfälle 1958 und 1959

SONDERHEFTE

HERAUSGEGEBEN

TISCHEN

DES SAARLANDES

14

1961

SAARLAND IN ZAHLEN

HERAUSGEGEBEN VOM STATISTISCHEN AMT DES SAARLANDES

1961

April

Sonderheft 14

Straßenverkehrsunfälle 1958 und 1959

VORWORT

Seit Jahren steigen die Kraftfahrzeugbestände immer stärker an. In Auswirkung dieser Entwicklung, die im Saarland besonders auch durch die zunehmende Bedeutung des privaten Berufsverkehrs bedingt ist, wächst die Verkehrsdichte, so dass sich auf dem Strassennetz trotz grosszügiger Planung und intensiver Bemühungen im Ausbau desselben der motorisierte Verkehr nur schwer bewältigen lässt. In jedem Jahr sterben viele Menschen im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen auf der Strasse, noch mehr werden leicht oder schwer verletzt, abgesehen von dem volkswirtschaftlichen Schaden, der durch die Vernichtung oder Beschädigung von Sachgütern entsteht.

Eine wichtige Aufgabe der Statistischen Ämter ist es daher, einwandfreies statistisches Zahlenmaterial zusammenzutragen, um den Umfang und die Entwicklung des Unfallgeschehens auf der Strasse nach dessen durch die zuständigen Polizeidienststellen ermittelten Ursachen zu beleuchten.

Das Statistische Amt des Saarlandes versucht in der vorliegenden Schrift erstmalig eine ausführliche Analyse der Strassenverkehrsunfälle für die Jahre 1958 und 1959. In erster Linie soll die Betrachtung des Unfallgeschehens den zuständigen Behörden und privaten Organisationen als aufschlussreiches Hilfsmittel dazu dienen, in ihren Planungen und gesetzlichen Massnahmen den Unfällen auf der Strasse noch wirksamer entgegenzuwirken. Darüber hinaus dürfte aber diese Statistik der Strassenverkehrsunfälle auch die breite Öffentlichkeit interessieren, da ja alle Mitglieder der menschlichen Gesellschaft täglich am Verkehr auf der Strasse beteiligt sind.

Der vorliegende Bericht wurde in der von Regierungsrat Bellmann geleiteten Abteilung „Wirtschaft“ von dem Referenten für Handel und Verkehr, Alois Spross, bearbeitet.

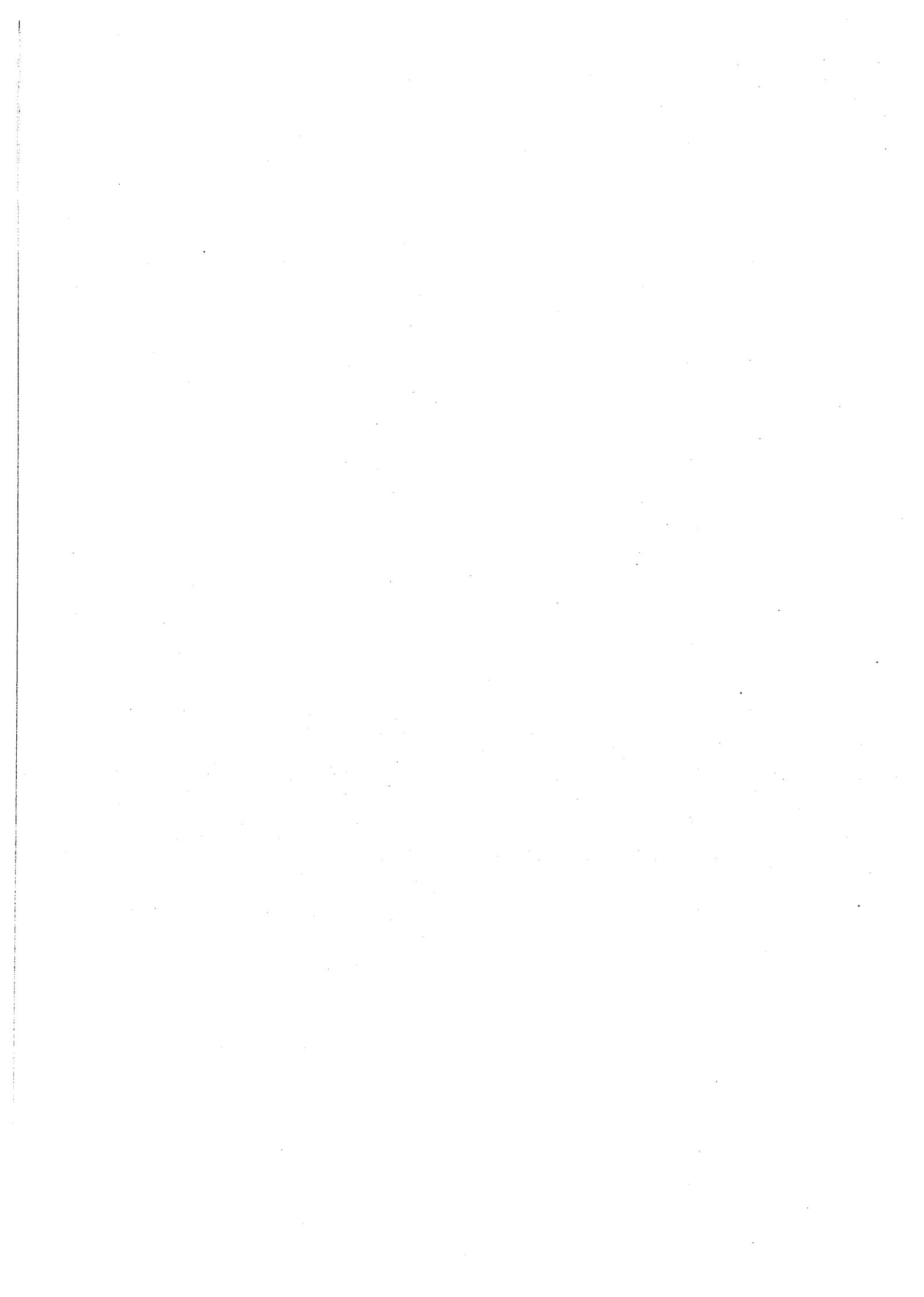
Saarbrücken, im März 1961

**Statistisches Amt
des Saarlandes**

Dr. Götz

I N H A L T S Ü B E R S I C H T

	Seite
I. Vorbemerkung	7
II. Die Ergebnisse der Strassenverkehrsunfallstatistik in den Jahren 1958 u. 1959	7
1. Verkehrsentwicklung und Strassenverkehrsunfälle	7
2. Zeitlicher Ablauf der Verkehrsunfälle	9
3. Unfälle nach Unfallort, Unfallart und Unfallfolgen	9
4. Unfallursachen	11
5. Verkehrsteilnehmer	13
6. Unfallopfer	14
7. Verkehrsunfallflüchtige	15
8. Unfallentwicklung im Saarland und im übrigen Bundesgebiet	16
III. Tabellenteil	17
1. Jahresübersichten für die Jahre 1950 bis 1959	18
a) Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle und des Kraftfahrzeugbestandes	18
b) Die Strassenverkehrsunfälle im Saarland und in den übrigen Ländern des Bundesgebietes	18
c) Fahrberechtigte und unfallbeteiligte Kraftfahrzeuge	18
d) Strassenverkehrsunfälle nach Kreisen	19
2. Landesergebnisse	19
a) Strassenverkehrsunfälle nach Tagesstunden in den Jahren 1955 bis 1959	19
b) Strassenverkehrsunfälle nach Ortslage, Monaten und Unfallfolgen in den Jahren 1958 und 1959	20
c) Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Ortslage, Strassenart und Unfallort in den Jahren 1958 und 1959	21
d) Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Ortslage, Unfallart und Unfallfolgen in den Jahren 1958 und 1959	22
e) Polizeilich festgestellte Unfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden in den Jahren 1958 und 1959	23
f) An Strassenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer in den Jahren 1958 und 1959	25
g) An Strassenverkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligte Kraftfahrzeug- und Mopedführer nach dem Alter und der Art der Fahrzeuge in den Jahren 1958 u. 1959	26
h) Getötete und verletzte Personen nach Verkehrsbeteiligung und der Ortslage in den Jahren 1958 und 1959	27
i) Getötete und verletzte Personen nach Lebensalter, Verkehrsbeteiligung und Ortslage im Jahre 1959	28
3. Kreis- und Gemeindeergebnisse	31
a) Strassenverkehrsunfälle nach Kreisen in den Jahren 1958 und 1959	31
b) Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden und Unfallopfer nach Kreisen im Jahre 1959	31
c) Strassenverkehrsunfälle in den saarländischen Gemeinden über 5 000 Einwohnern in den Jahren 1958 und 1959	32
Anhang: Statistisches Meldeblatt eines Strassenverkehrsunfalles	33



DIE STRASSENVERKEHRsunFÄLLE IN DEN JAHREN

1958 und 1959

I. Vorbemerkung

Die Statistik der Strassenverkehrsunfälle wurde bereits ab Januar 1957 dem bundeseinheitlichen Erhebungsprogramm angeglichen. Lediglich die Erhebungsmethode wich von der im übrigen Bundesgebiet insofern ab, als die Meldung eines Verkehrsunfalls nicht unmittelbar durch die Polizeidienststelle dem Statistischen Amt sondern dem Kommando der Landespolizei übersandt wurde. Dort wurden die Meldungen überprüft und die Angaben auf ein statistisches Meldeblatt übertragen. Diese Art der Erfassung der Strassenverkehrsunfälle hat sich in den vergangenen Jahren bewährt. Da die Meldung unmittelbar nach dem Unfall erstellt wird, können nur die vom aufnehmenden Beamten erkennbaren Tatbestände und Ursachen festgestellt und erfasst werden; so ist beispielsweise die am Unfallort durch den Polizeibeamten ermittelte Ursache nur als eine vorläufig festgestellte zu betrachten. Die endgültige Klärung der Ursache und Schuld bleibt den Gerichten vorbehalten. Ebenso können als Verkehrstote nur die unmittelbar beim Unfall Getöteten und die in den nächsten 30 Tagen an den Unfallfolgen Gestorbenen erfasst werden.

Zu melden sind für diese Statistik alle Unfälle bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen Personen verletzt oder getötet werden bzw. Sachschäden entstehen. Nicht mit dem Fahrverkehr zusammenhängende Unfälle bleiben dabei ausser Betracht, beispielsweise Unfälle, die Fussgängern infolge Glatteis auf der Strasse zustossen ohne dass sie mit dem Fahrverkehr in Zusammenhang stehen. Ferner werden Unfälle, die sich auf privaten Grundstücken eines Unternehmers ereignen, nicht gezählt. Eine untere Grenze des durch den Unfall entstandenen Schadens ist nicht festgelegt; auch die sogenannten Bagatellschadensunfälle werden statistisch erfasst, wenn sie der Polizei zur Kenntnis gelangen.

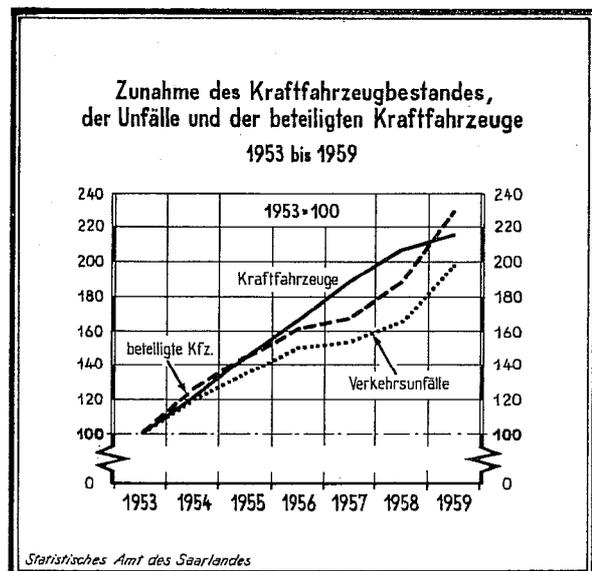
II. Die Ergebnisse der Strassenverkehrsunfallstatistik in den Jahren 1958 und 1959

1. Verkehrsentwicklung und Strassenverkehrsunfälle

Die von Jahr zu Jahr stärker werdende Motorisierung des Strassenverkehrs blieb nicht ohne Auswirkung auf die Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle. Auf Grund der polizeilichen Meldungen wurden im Jahre 1958 im Saarland 11480 Strassenverkehrsunfälle gezählt. Das waren 839 (7,9 vH) mehr als im Vorjahr. Im Laufe des Jahres 1959 erhöhte sich die Zahl der Unfälle um weitere 18,4 vH auf 13589. Auf den Tag gerechnet ereigneten sich 1959 im Durchschnitt 37 Verkehrsunfälle. Bei diesen Verkehrsunfällen wurden insgesamt 227 Personen getötet und 8017 verletzt. Das waren 1,3 vH Verkehrstote und

13,9 vH Verletzte mehr als 1958. Die Unfälle mit nur Sachschaden nahmen im gleichen Zeitraum von 6104 um 23,2 vH auf 7523 zu.

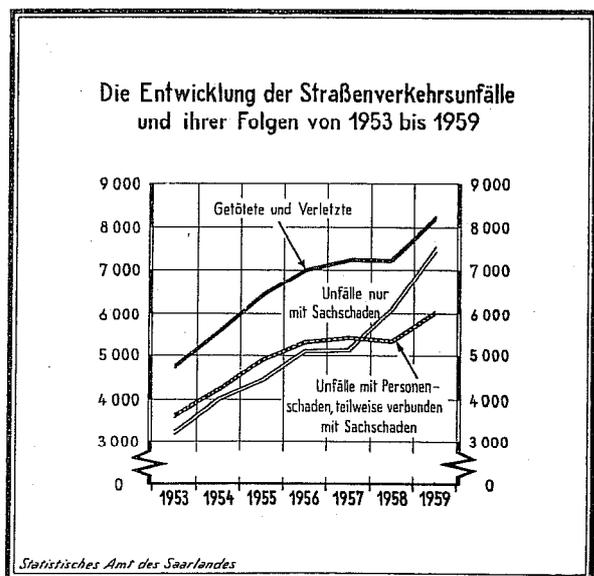
Die Entwicklung der Verkehrsunfälle und des Kraftfahrzeugbestandes war in den Nachkriegsjahren bis 1955 in etwa gleich gewesen. Von 1955 bis 1958 nahm der Kraftfahrzeugbestand verhältnismässig stärker zu als die Zahl der Verkehrsunfälle während dagegen im Jahre 1959 die Entwicklung umgekehrt verlief. Die Zahl der Kraftfahrzeuge stieg nur um 4,4 vH, die der Verkehrsunfälle jedoch um 18,4 vH an. Langfristig betrachtet, haben die Unfälle nicht in dem Ausmass zugenommen, wie der Kraftfahrzeugbestand angestiegen ist. Allein in den letzten sieben Jahren – von 1953 bis 1959 – hat sich der Kraftfahrzeugbestand im Saarland um 116 vH vergrössert, während die Zahl der Unfälle von 6898 auf 13589 nur um rund 97 vH angestiegen ist. Allerdings dürften für die Untersuchung des kausalen Zusammenhangs zwischen Kraftfahrzeugbestand und Verkehrsunfällen die allgemeinen Bestandszahlen der Kraftfahrzeuge als Kriterium der Verkehrsentwicklung nicht ganz befriedigen, da die Fahrleistung der einzelnen Fahrzeugarten und die Belastung des Strassenverkehrs wichtige Faktoren für die Unfallhäufigkeit sind. Ganz abgesehen davon, dass letztlich auch aussersaarländische Fahrzeuge am Unfallgeschehen beteiligt sind. Eine Ausdehnung der Betrachtung auf die Zahl der an Unfällen beteiligten Kraftfahrzeuge kann ein deutliches Bild von der Bedeutung der Zunahme des Strassenverkehrs vermitteln. Es ergab sich, dass die Zahl der an Unfällen beteiligten Kraftfahrzeuge stärker zunahm als die Zahl der Unfälle selber.



Wie die Ergebnisse der Statistik zeigen, haben sich die

Unfälle mit Personenschaden und diejenigen mit Sachschaden unterschiedlich entwickelt.

Während sich in den letzten sieben Jahren der Kraftfahrzeugbestand mehr als verdoppelte, hat die Länge der öffentlichen Strassen wie ihr verkehrsgerechter Ausbau nur unbedeutend zugenommen. Infolgedessen erhöhte sich die Kraftfahrzeugdichte¹⁾, was dazu führte, dass insbesondere in den geschlossenen Ortslagen der Verkehrsfluss stark beeinträchtigt wurde. Die Gefahr der schweren Unfälle wurde dadurch wohl geringer, andererseits erhöhten sich die Unfälle mit leichten Schäden, z. B. mit nur Sachschaden. Ein weiterer Grund dürfte durch die strukturelle Veränderung des Kraftfahrzeugbestandes gegeben sein. In den letzten Jahren wurden entschieden mehr Personenkraftwagen als Krafträder neu zugelassen, so dass schon Anfang 1958 die Zahl der Personenwagen um 1500 Einheiten grösser war als diejenige der Krafträder. Es liegt daher die Vermutung sehr nahe, dass der relative Rückgang der Krafträder die schwächere Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden mitbestimmte. Ferner dürfte auch die Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung (am 1. 9. 1957) auf die Entwicklung der Arten von Unfällen eingewirkt haben.



2. Zeitlicher Ablauf der Verkehrsunfälle

Im Jahresablauf zeigen die einzelnen Monate eine unterschiedliche Unfallhäufigkeit, da der Unfallrhythmus massgeblich von der Saison und den Witterungsverhältnissen, die ihrerseits wiederum die Verkehrsdichte bestimmen, beeinflusst wurde. Auch 1959 ereigneten sich in den Sommermonaten die meisten Unfälle. In den Wintermonaten blieben wie üblich sehr viele Fahrzeuge, vor allem Krafträder, unbenutzt, wodurch sich der Kreis der motorisierten

¹⁾ Kraftfahrzeugdichte berechnet nach der Länge des gesamten Strassennetzes. Hierbei kamen im Saarland 29,3 Kraftfahrzeuge je km Strassenlänge und im Bundesdurchschnitt 21,7.

Verkehrsteilnehmer verkleinerte. Wie die Veränderungsraten gegenüber dem Jahre 1958 verdeutlichen, wich die letztjährige Unfallkurve etwas von dem Verlauf in den vorangegangenen Jahren ab, was wohl darauf zurückzuführen sein dürfte, dass in den ersten Monaten nach der wirtschaftlichen Eingliederung des Saarlandes in die Bundesrepublik, einmal infolge des grösseren Zustroms von Geschäftsreisenden die Verkehrsdichte im Saarland überdurchschnittlich zunahm, zum andern der Kraftfahrzeugbestand der heimischen Bevölkerung relativ stark anwuchs.

Hinsichtlich der Schwere der Unfälle ist festzustellen, dass je nach der Jahreszeit die einzelnen Unfallarten (Sach- oder Personenschaden) verschieden stark auftraten. Im Jahresdurchschnitt gesehen, waren rund 45 vH aller Unfälle solche mit Personenschaden. Unter diesem Prozentsatz lagen die Unfälle mit Personenschaden in den Herbst- und Wintermonaten November bis März, darüber in den unfallreichen Sommermonaten, in denen Krafträder und Fahrräder, deren Lenker wesentlich mehr gefährdet sind als z. B. Insassen von Kraftfahrzeugen, stärker am Verkehr beteiligt sind.

Strassenverkehrsunfälle und Unfallfolgen nach Monaten im Jahre 1959

Monat	Strassenverkehrsunfälle			Unfall-opfer	Veränderungen gegenüber 1958 in vH			
	insgesamt	davon mit			Strassenverkehrsunfälle		Unfall-opfer	
		Personenschaden	Sachschaden		insgesamt	davon mit Personenschaden		
Januar	863	298	565	381	+ 13,3	+ 6,4	+ 17,2	+ 4,4
Februar	760	334	426	491	- 5,6	+ 0,6	- 9,9	+ 4,5
März	902	387	515	509	+ 13,6	+ 19,8	+ 9,3	+ 24,8
April	975	459	516	601	+ 20,4	+ 25,1	+ 16,5	+ 21,7
Mai	990	505	485	702	- 8,1	- 7,5	- 8,7	- 4,7
Juni	1 043	538	505	726	+ 10,1	+ 5,3	+ 15,8	+ 8,2
Juli	1 314	648	666	900	+ 22,1	+ 13,7	+ 31,6	+ 16,6
Aug	1 279	631	648	910	+ 29,2	+ 24,0	+ 34,7	+ 24,7
Sept	1 238	553	685	766	+ 11,7	- 1,1	+ 24,8	+ 0,5
Okt	1 461	636	825	817	+ 28,7	+ 19,1	+ 37,3	+ 17,4
Nov	1 274	505	769	680	+ 36,1	+ 16,4	+ 53,2	+ 18,3
Dez	1 490	572	918	761	+ 43,3	+ 39,2	+ 45,9	+ 31,2
Z u s.	13 589	6 066	7 523	8 244	+ 18,4	+ 12,8	+ 23,2	+ 13,6

Wie in den vorangegangenen Jahren wurden die meisten Verkehrsunfälle am Anfang der Woche und an ihrem Ende registriert. In der Wochenmitte war die Unfallhäufigkeit relativ niedrig, an den Sonntagen erreichte sie ihren tiefsten Stand. Hauptgrund für die hohen Unfallziffern am Montag, Freitag und Samstag dürfte der durch zahlreiche Wochenpendler verstärkte Berufsverkehr an diesen Tagen sein. Im Jahre 1959 ist in sofern eine interessante Fest-

stellung zu treffen, als der Freitag hinsichtlich der Unfallhäufigkeit im Gegensatz zu den vorangegangenen Jahren den Samstag noch übertraf. Diese Tatsache dürfte mit der schon weitgehend eingeführten 5-Tage-Woche in Zusammenhang stehen, die den Abschluss des wöchentlichen Berufsverkehrs schon auf den Freitag vorverlegt. Hinsichtlich der Unfallfolgen ist auffallend, dass sich schwere Unfälle gegen Wochenende (Freitag bis Samstag) häufiger ereigneten als solche mit leichteren Folgen, die von Montag bis Donnerstag überwogen.

Strassenverkehrsunfälle nach Wochentagen in den Jahren 1958 und 1959

Wochentag	1958		1959		Zunahme gegenüber dem Vorjahr in vH
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	
Montag	1 877	16,4	2 067	15,2	10,1
Dienstag	1 625	14,2	2 019	14,9	24,2
Mittwoch	1 521	13,2	1 840	13,5	21,0
Donnerstag	1 657	14,4	2 008	14,8	21,2
Freitag	1 651	14,4	2 115	15,6	28,1
Samstag	1 779	15,5	2 027	14,9	13,9
Sonntag	1 370	11,9	1 513	11,1	10,4
Zusammen	11 480	100,0	13 589	100,0	18,4

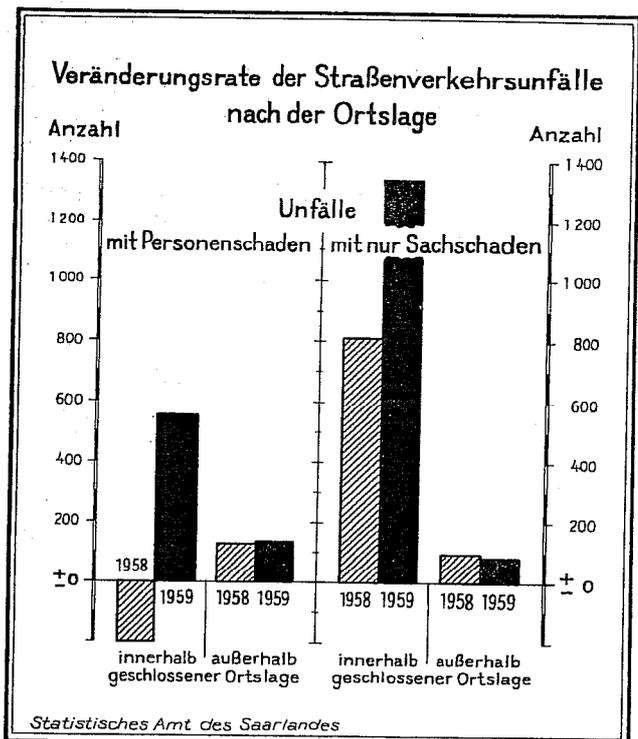
Im Tagesablauf betrachtet ereigneten sich die meisten Unfälle nach Arbeitsschluss, montags bis freitags zwischen 17 und 18 Uhr und samstags in der Zeit zwischen 12 und 14 Uhr. Am Sonntag, dem Tag mit der geringsten Unfallhäufigkeit, erreichte die Unfallkurve zwischen 15 und 18 Uhr, im Zusammenhang mit dem Ausflugsverkehr, ihre Spitze. Der Zusammenhang zwischen Berufsverkehr und Unfallgefahr wird durch diese ermittelten Schwerpunkte recht deutlich sichtbar. Ausserdem ist bemerkenswert, dass sich die leichteren Unfälle (mit nur Sachschaden) in der Hauptverkehrszeit in der Mehrzahl zwischen 8 bis 18 Uhr, die meisten schweren Unfälle (mit Personenschaden) dagegen in den Nachtstunden zwischen 19 und 7 Uhr, wohl im Zusammenhang mit Alkoholgenuss oder in Auswirkung von Ermüdungserscheinungen, ereigneten.

Strassenverkehrsunfälle nach Zeitabschnitten in den Jahren 1958 und 1959

Zeitabschnitt	Unfälle im Jahr 1958		Unfälle im Jahr 1959		Zunahme gegenüber dem Vorjahr in vH
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	
5 Uhr bis vor 8 Uhr	868	7,6	1 071	7,9	23,4
8 Uhr bis vor 11 Uhr	1 382	12,0	1 697	12,5	22,8
11 Uhr bis vor 14 Uhr	1 838	16,0	2 227	16,4	21,2
14 Uhr bis vor 17 Uhr	2 341	20,4	2 792	20,5	19,3
17 Uhr bis vor 20 Uhr	2 588	22,5	2 994	22,0	15,7
20 Uhr bis vor 23 Uhr	1 352	11,8	1 522	11,2	12,6
23 Uhr bis vor 5 Uhr	1 111	9,7	1 286	9,5	15,8
24 Stunden	11 480	100,0	13 589	100,0	18,4

3. Unfälle nach Unfallort, Unfallart und Unfallfolgen

Natürgemäss bringt die Zusammenballung des Strassenverkehrs in den geschlossenen Ortschaften eine erhöhte Verkehrsgefährdung. In den Jahren vor 1957 liess die zunehmende Motorisierung die Unfälle in den geschlossenen Ortslagen stärker ansteigen als diejenigen ausserhalb von Ortschaften. Die Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung am 1. 9. 1957 setzte dieser früher zu beobachtenden Tendenz vorerst ein Ende, wie überhaupt die Unfälle in ihrer Gesamtheit betrachtet, weit geringer zunahm als früher. Die Zahl der Strassenverkehrsunfälle stieg von 1957 auf 1958 um 7,9 vH an. Die Auswirkungen der gesetzlichen Massnahmen waren auch darin zu ersehen, dass sich die Zahl der Unfälle in den geschlossenen Ortschaften nur um 6,6 vH erhöhte, während die Unfälle ausserhalb der Ortschaften, ähnlich wie in früheren Jahren, um 16,9 vH anstiegen. Noch deutlicher zeigte sich eine Verminderung der Unfälle mit Personenschaden, die von 1957 auf 1958 innerorts um 4,3 vH zurückgingen, während sie ausserorts in üblichem Ausmass (+ 16 vH) zunahm. Die statistischen Ergebnisse für das Jahr 1959 lassen jedoch wiederum einen stärkeren Anstieg der Unfälle in der geschlossenen Ortslage erkennen, was wohl darauf hindeutet, dass der seinerzeit mit der Geschwindigkeitsbegrenzung beabsichtigte Effekt mehr und mehr an Kraft verliert, je weiter der Zeitpunkt der gesetzlichen Anordnung zurückliegt. Die Zunahme der Unfälle in Ortschaften machte im letzten Jahr 19,1 vH, ausserhalb der geschlos-



senen Ortslage jedoch nur 13,9 vH aus. Lediglich bei den Unfällen mit Personenschaden war die Steigerungsrate mit

14,2 vH ausserorts grösser als innerorts mit 12,5 vH. Allerdings spielt auch hier der Umstand eine Rolle, dass in den geschlossenen Ortschaften, gemessen an allen Unfällen, Personenschäden relativ weniger vorkommen als auf den freien Strecken, wo infolge der höheren Fahrgeschwindigkeit die Personengefährdung grösser ist.

Im Jahre 1959 wurden im Saarland 6066 Unfälle mit Personenschaden registriert. Davon ereigneten sich rund ein Sechstel auf den freien Strecken und fünf Sechstel in den geschlossenen Ortschaften, wobei auf den Bundesstrassen wohl infolge der grössten Verkehrsdichte die meisten Unfälle festgestellt wurden. Jedoch ist der Anteil der Unfälle auf Bundesstrassen je nach geschlossener oder nicht geschlossener Ortslage unterschiedlich. Während sich in den Ortschaften rund ein Drittel sämtlicher Unfälle mit Personenschäden auf Bundesstrassen ereigneten, lag der Anteil ausserorts bei knapp einem Viertel. Dafür dominierten aber ausserhalb der Ortslage die Unfälle auf Landstrassen I. Ordnung (48,1 vH), die innerorts nicht diese Bedeutung besitzen (26,1 vH). Eine ähnliche Relation besteht bei den Landstrassen II. Ordnung, auf denen ausserhalb der Ortslage fast ein Viertel und innerhalb von Ortschaften nur knapp ein Zehntel der Unfälle geschahen.

Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Strassenklasse und Ortslage im Jahre 1959

Strassen art	Strassenverkehrsunfälle					
	in geschlossener Ortslage		in nicht geschlossener Ortslage		Zusammen	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
Bundesstrassen	1 669	33,5	267	24,6	1 936	31,9
Landstrassen I. Ordn.	1 302	26,1	521	48,1	1 823	30,1
Landstrassen II. Ordnung	461	9,3	257	23,7	718	11,8
Klassifizierte Strassen zusammen	3 432	68,9	1 045	96,4	4 477	73,8
Andere Strassen und Wege	1 550	31,1	39	3,6	1 589	26,2
Alle Strassen zus.	4 982	100,0	1 084	100,0	6 066	100,0

Die meisten Personenschadensunfälle entstanden im Jahre 1959 durch Zusammenstösse. Naturgemäss war diese Unfallart im geschlossenen Ort häufiger als auf den freien Strecken, obwohl auch hier, wie die Übersicht zeigt, der Anteil mit rund 30 vH noch relativ hoch lag. Die Bedeutung der übrigen Gruppen von Unfallarten im Rahmen des gesamten Unfallgeschehens, war je nach der Ortslage unterschiedlich.

Wie in den vorangegangenen Jahren überwogen auch 1959 die Unfälle bei denen nur Sachschaden entstand. Da zudem die Zahl der Sachschadensunfälle von 1958 auf 1959 stärker anstieg (23,2 vH) als die Unfälle mit Personen-

schaden (12,8 vH), verringerte sich der Anteil der Personenschadensunfälle an allen Unfällen geringfügig von 46,8 vH auf 44,7 vH. Die Unfälle mit Getöteten 1958 – 1,9 vH aller

Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Unfallart im Jahre 1959

Unfallart	in geschlossener		in nicht geschlossener		Unfälle insgesamt	
	Ortslage					
	Anz.	vH	Anz.	vH	Anz.	vH
Zusammenstösse	2 161	43,4	323	29,8	2 484	40,9
Auffahren eines Fahrz. a) auf voranfahrendes oder vorübergehend haltendes Fahrzeug	315	6,3	57	5,2	372	6,1
b) auf parkendes Fahrzeug oder ein anderes Hindernis	340	6,8	185	17,1	525	8,7
Unfall zwischen Kraftfahrzeug u. Fussgängern	1 315	26,4	103	9,5	1 418	23,4
Unfall anderer Art	851	17,1	416	38,4	1 267	20,9
Zusammen	4 982	100,0	1 084	100,0	6 066	100,0

Unfälle – gingen ebenfalls auf einen Anteil von 1,6 vH zurück. Ähnlich war die Entwicklung bei den Unfällen mit Schwerverletzten, deren Anteil sich von 15,5 vH auf 13,6 vH verminderte. Die Zahl der Unfälle mit Leichtverletzten blieb relativ gesehen gleich gross. Bei den Sachschadensunfällen, die entsprechend der stärkeren Zunahme sich anteilmässig von 53,2 vH auf 55,3 vH erhöhten, war an der Schadenshöhe gemessen ein grösserer Anstieg der Unfälle mit erheblichem Sachschaden festzustellen. So ist aus dem gesamten Strukturbild der Verkehrsunfälle zu schliessen, dass sich mit steigendem Strassenverkehr und entsprechender Verkehrsdichte, wohl die Zahl der Unfälle erhöht, die Unfallschwere jedoch – wenigstens was die Personenschäden betrifft – relativ abnimmt.

Strassenverkehrsunfälle nach Unfallfolgen in den Jahren 1958 und 1959

Unfallfolgen	1958		1959		Zunahme gegenüber dem Vorjahr in vH
	Anz.	vH	Anz.	vH	
Unfälle mit Getöteten ¹⁾	214	1,9	215	1,6	0,5
" " Schwerverletzten ²⁾	1 787	15,5	1 848	13,6	3,4
" " Leichtverletzten ²⁾	3 375	29,4	4 003	29,5	18,6
" " Getöteten und Verletzten zusammen	5 376	46,8	6 066	44,7	12,8
" " nur Sachschaden über 200 DM	1 881	16,4	3 225	23,7	71,5
" " nur Sachschaden bis 200 DM	4 223	36,8	4 298	31,6	1,8
" " nur Sachschaden zus.	6 104	53,2	7 523	55,3	23,2
Alle Unfälle	11 480	100,0	13 589	100,0	18,4

1) Teilweise auch mit Verletzten und/oder Sachschaden.

2) Teilweise auch mit Sachschaden.

4. Unfallursachen

Vorbemerkung

Seit Januar 1959 wurde das Erhebungsverfahren der Strassenverkehrsunfälle insofern umgestellt, als die reinen Sachschadensunfälle nicht mehr in der ausführlichen Tiefengliederung erfragt werden wie in den vorangegangenen Jahren. Weggefallen ist bei dieser Kategorie von Unfällen auch die laufende Aufzählung von den polizeilich festgestellten Unfallursachen. Daher bezieht sich die nachfolgende Betrachtung nur auf die Unfälle mit Personenschaden. Desweiteren ist zu bemerken, dass es für einen Unfall mehrere Ursachen geben kann. Im Durchschnitt wurden 1958 bei Unfällen mit Personenschaden 154 und 1959 151 Ursachen je 100 Unfälle ermittelt. Der jetzt gebräuchliche Ursachenkatalog beinhaltet unmittelbare und mittelbare Ursachen. Eine eindeutige Zuordnung, welche Ursache letztlich den Unfall herbeiführte, ist nur in wenigen Fällen möglich. Aus diesem Grunde haben auch die für die einzelnen Ursachen am gesamten Ursachenkomplex errechneten Anteile sowie ihre Relationen zu einander nur beschränkten Aussagewert.

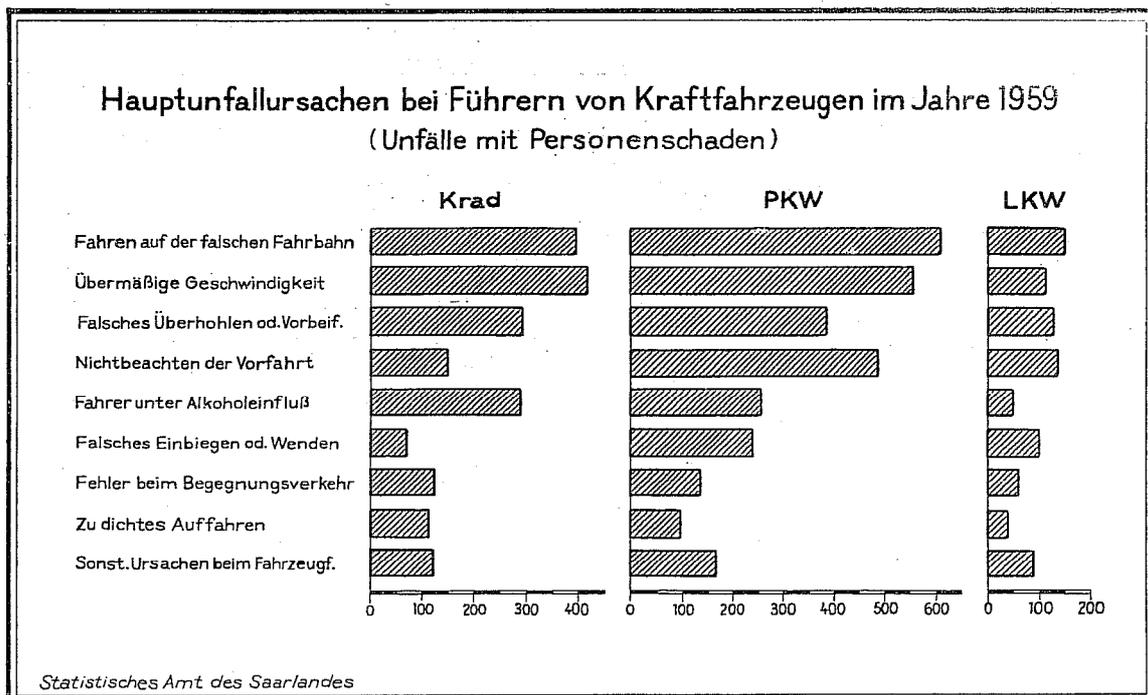
Die Polizeidienststellen meldeten im Jahre 1958 insgesamt 8 282 Unfallursachen. Von 1958 auf 1959 erhöhte sich diese Zahl um 10,3 vH auf 9 134, im ganzen also etwas schwächer als die Zahl der Unfälle selbst (12,8 vH). Diese Entwicklung steht im Gegensatz zu der im übrigen Bundesgebiet, wo die Ursachen stärker anstiegen als die Unfälle.

Die meisten Unfälle haben nach den polizeilichen Feststellungen die Führer von Fahrzeugen verschuldet, die 1959 auch anteilmässig mit fast 76 vH an allen registrierten Ursachen beteiligt waren. Dieser Hundertsatz erhöht sich seit Jahren ständig, was nicht zu letzt auf — in der

Polizeilich festgestellte Hauptursachen bei Unfällen mit Personenschaden in den Jahren 1958 und 1959

Art der Ursache	1958		1959		Veränderung gegenüber dem Vorjahr	
	Anz.	vH	Anz.	vH	Anz.	vH
Ursachen bei Führern von Fahrzeugen	6 191	74,8	6 934	75,9	+743	+12,0
Ursachen bei Fahrzeugen (techn. Mängel) oder ihrer Ladung	171	2,1	174	1,9	- 3	- 1,7
Ursachen bei Fussgängern	1 254	15,2	1 287	14,1	+ 33	+ 2,6
Strassenverhältnisse als Unfallursachen	434	5,2	524	5,8	+ 90	+20,7
Witterungseinflüsse als Unfallursachen	34	0,4	58	0,6	+ 24	+70,6
Andere Unfallursachen	192	2,3	157	1,7	- 35	- 18,2
Zusammen	8 282	100,0	9 134	100,0	+852	+ 10,3

Regel mit ihren Mopeds — leichtsinnig fahrende Jugendliche zurückzuführen sein dürfte. Am häufigsten wurde bei den Ursachen, die den Führer von Fahrzeugen betreffen, das „Fahren auf der falschen Fahrbahn“ festgestellt. Von den 6 934 Ursachen, die 1959 bei den Fahrzeugführern ermittelt wurden, (Kraftfahrzeuge einschliesslich Mopeds, Fahrräder und sonstigen Fahrzeugen) entfielen allein 1 329 auf diese Ursachenart. An zweiter Stelle rangierte die „Übermässige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der



Umstände“, (1 185 Fälle). Gerade letztere Ursache hat von 1958 auf 1959 relativ am stärksten zugenommen. Sehr

häufig galten als Ursache auch das „Nichtbeachten der Vorfahrt“ (962) und die „Fehler beim Überholvorgang oder

beim Vorbeifahren" (966). Erst an fünfter Stelle steht die Ursache „Fahrer unter Alkoholeinfluss“. Erfreulicherweise hat diese Ursache im Verlaufe der letzten Jahre etwas an Bedeutung eingebüsst, da sich die Zahl dieser Fälle trotz insgesamt festgestellter Steigung der Unfälle von 778 im Jahre 1958 auf 747 im letzten Jahr verringerte (übr. Bundesgebiet: + 25,1 vH).

Das zu einer Unfallursache führende Verhalten der Fahrzeugführer ist je nach Art des Fahrzeuges recht unterschiedlich. Bei den Führern von Krafträdern war es vor allem die zu hohe Fahrgeschwindigkeit, die häufig einen Unfall verursachte. An zweiter Stelle liegt das „Fahren auf falscher Fahrbahn“. Gleichgross ist der Anteil der Ursache „Falsches Überholen und Vorbeifahren“ und „Fahrer unter Alkoholeinfluss“. Letztere Ursache tritt bei Kraftradführern relativ häufig auf, d. h. sie wird hier deutlicher sichtbar, da sich auch Unfälle ohne Beteiligung oder Schädigung anderer Verkehrsteilnehmer ereignen können. Bei den Personenkraftwagen liegen die Schwerpunkte der Unfallursachen beim „Fahren auf der falschen Fahrbahn“ und bei „Übermässige Geschwindigkeit“. Verhältnismässig häufig wird auch die Vorfahrt nicht beachtet. Bei den Omnibusführern spielt die zu hohe Fahr-

geschwindigkeit keine allzu grosse Rolle, vielmehr kommen als Unfallursachen in der Hauptsache das „Falsche Überholen und Vorbeifahren“ in Betracht. Grössere Bedeutung besitzt auch die Ursache „Fahren auf der falschen Fahrbahn“ und „Nichtbeachten der Vorfahrt“. Bei den LKW-Fahrern kommt vor allem ausser den bisher genannten Ursachen noch „Das falsche Einbiegen oder Wenden“ hinzu. Bei den sonstigen Fahrzeugen (einschliesslich Mopeds, Fahrrädern, Strassenbahnen usw.) liegt der Schwerpunkt der Unfallursache bei der „Nichtbeachtung der Vorfahrt“. Auch in dieser Gruppe hat die Ursache „Fahrer unter Alkoholeinfluss“ – ähnlich wie bei den Krafträdern – stärkere Bedeutung.

Die nachfolgende Übersicht zeigt, in welchem Ausmass die einzelnen Arten von Fahrzeugen an einer Unfallursache beteiligt sind. Das Ausmass der Beteiligung wird in erster Linie von der Anzahl der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge bestimmt, wie das z. B. bei den Personenkraftwagen, die fast bei allen Unfallarten dominieren, deutlich wird. Zum zweiten wirken sich naturgemäss auch die typischen Ursachenschwerpunkte der Fahrzeugarten aus, wie z. B. die Ursache „Fahrer unter Alkoholeinfluss“ bei den Führern von Krafträdern.

Polizeilich bei Fahrzeugführern festgestellte Hauptursachen bei Unfällen mit Personenschaden im Jahre 1959

Ursachen bei Fahrzeugführern	Auf die einzelnen Fahrzeugarten entfallende Feststellungen nach Arten der Ursache in vH						Auf die einzelnen Ursachen entfallende Feststellungen nach Arten der Ursache in vH					
	Kraft- räder	PKW	Omnib. Obusse	LKW, Zugm.	sonst. Fahrz.	Durch- schnitt	Kraft- räder	PKW	Omnib. Obusse	LKW, Zugm.	sonst. Fahrz.	Zu- sammen
Fahren auf der falschen Fahrbahn	20,1	20,7	14,3	17,3	15,1	19,1	29,6	46,1	0,8	11,2	12,3	100
Übermässige Geschwindigkeit	21,2	18,9	11,4	13,0	8,1	17,1	35,1	47,3	0,7	9,5	7,4	100
Falsches Überholen oder Vorbeifahren	14,8	13,2	28,6	14,7	12,9	13,9	29,9	40,4	2,1	13,1	14,5	100
Nichtbeachten der Vorfahrt	7,7	16,7	12,9	15,8	16,1	13,9	15,6	51,3	0,9	14,1	18,1	100
Fahrer unter Alkoholeinfluss	14,7	8,7	—	5,7	14,2	10,8	38,4	34,5	—	6,6	20,5	100
Falsches Einbiegen oder Wenden	3,4	8,1	7,1	11,5	11,7	7,8	12,4	44,7	0,9	18,4	23,6	100
Fehler beim Begegnungsverkehr	6,4	4,6	12,9	7,1	5,7	5,7	31,7	34,8	2,3	15,5	15,7	100
Zu dichtes Auffahren	5,7	3,5	7,1	4,7	4,2	4,4	36,7	33,5	1,6	13,4	14,8	100
Sonstige Ursachen beim Fahrzeugf.	6,0	5,6	5,7	10,2	12,0	7,3	23,3	32,9	0,8	17,4	25,6	100
Zusammen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	28,3	42,7	1,0	12,4	15,6	100

Da auf die Ursachen, die bei den Fahrzeugen selbst (Techn. Mängel) oder ihrer Ladung entstehen, nur ein Anteil von 1,9 vH an allen Ursachen entfällt, sind sie für die allgemeine Betrachtung ziemlich bedeutungslos. Ihre Zahl verringerte sich von 1958 auf 1959 leicht um 1,7 vH. Die Ursachen, die auf das Verhalten der Fussgänger zurückzuführen sind, haben im letzten Jahr wohl etwas zugenommen (+ 2,6 vH), doch liegt der Anstieg weit unter der durchschnittlichen Zuwachsrate. Insgesamt belief sich die Zahl der „Ursachen beim Fussgänger“ auf 1287.

Das waren 14,1 vH aller festgestellten Ursachen. Am häufigsten führte ein „Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“ zu Verkehrsunfällen (991). Besondere Beachtung verdient auch die Ursache „Spielen auf der Fahrbahn“, die in 93 Fällen zumindest eine Mitursache bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden gewesen ist, und hinsichtlich ihrer Häufigkeit von 1958 auf 1959 einen bemerkenswert hohen Anstieg zu verzeichnen hat (+ 24 vH). Relativ günstig entwickelte sich die Ursache „Alkoholeinfluss“ die sich von 118 Fällen im Jahre 1958 auf 94 im

letzten Jahre verringerte; dennoch rangiert diese Ursache, absolut betrachtet, an dritter Stelle sämtlicher Ursachen, die im Verhalten der Fussgänger liegen.

Bei Fussgängern festgestellte Ursachen bei Unfällen mit Personenschaden in den Jahren 1958 u. 1959

Art der Ursache	1958				1959			
	Ursachen bei Fussgängern insgesamt		darunter unter 14 Jahren		Ursachen bei Fussgängern insgesamt		darunter unter 14 Jahren	
	Anz.	vH	Anz.	vH	Anz.	vH	Anz.	vH
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	955	76,2	417	43,7	991	77,0	467	47,1
Spiele auf der Fahrbahn	69	5,5	65	94,2	93	7,2	90	96,8
Benutzen der falschen Strassenseite	68	5,4	—	—	53	4,1	2	3,8
Alkoholeinfluss	118	9,4	—	—	94	7,3	—	—
Andere Ursachen beim Fussgänger	44	3,5	11	25,0	56	4,4	19	33,9
Zusammen	1254	100,0	493	39,3	1287	100,0	578	44,9

Interessante Aufschlüsse vermittelt die Feststellung, in welchem Umfange ältere oder jüngere Leute an den einzelnen Ursachen beteiligt sind. Von der Gesamtzahl der „Ursache bei Fussgängern“ entfielen über zwei Fünftel auf Personen unter 14 Jahren, ein Hundertsatz, der den Anteil dieser Jahrgänge an der Bevölkerungszahl bei weitem übertrifft. In der Hauptsache dürfte dieser Umstand von der Ursache „Spiele auf der Fahrbahn“ getragen werden, die zu über neun Zehnteln von Kindern hervorgerufen wird.

Im Jahre 1959 waren rund 6 vH sämtlicher Unfallursachen auf Strassenverhältnisse zurückzuführen. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich diese Ursachen um über ein Fünftel erhöht. An der Zunahme waren vor allem Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn beteiligt, während die Zahl der übrigen Ursachen abgenommen hat.

Relativ am stärksten haben sich die Ursachen, die in Zusammenhang mit Witterungseinflüssen stehen, erhöht. Die Zunahme von 1958 auf 1959 machte rund 70 vH aus, womit sich ihr Anteil an allen Ursachen von 0,4 vH auf 0,6 vH vergrösserte.

Die Zahl der „Andere Ursachen“ verminderte sich im letzten Jahr beträchtlich.

Die einzelnen Ursachen haben unterschiedliche Auswirkungen auf die Schwere des Unfalls. Wohl können aus der relativ geringen Anzahl einiger Ursachen, die gegebenenfalls vom Zufall bestimmt sein können, keine endgültigen Schlüsse aus den jährlichen Veränderungen der Ursachen

gezogen werden, doch zeigt die Struktur des Ursachenkatalogs seit Jahren doch gewisse Schwerpunkte der Unfallfolgen. So führen die Ursachen „Fahren auf der falschen Fahrbahn, ausserhalb der Fahrbahn“ und „Übermässige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände“ zu den meisten Unfällen mit Getöteten. Auch die unmittelbare Ursache „Fahrer unter Alkoholeinfluss“ hatte in Zusammenhang mit andern Ursachen im letzten Jahr zu 54 Unfällen mit Getöteten geführt. Technische Mängel bei Fahrzeugen führen verhältnismässig selten zu Unfällen mit Getöteten, allerdings muss hierbei die geringe Bedeutung dieser Ursachen im Rahmen des Gesamtursachenkomplexes berücksichtigt werden. Bei den von Fussgängern verursachten Unfällen führte das „Falsche Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“ am häufigsten zum Tode der Beteiligten. Bei den Strassenverhältnissen birgt die Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn die grösste Gefahr für schwere Unfälle in sich.

5. Verkehrsteilnehmer

An den 13 589 im Jahre 1959 statistisch erfassten Strassenverkehrsunfällen waren 25 976 Verkehrsteilnehmer beteiligt. Damit erhöhte sich deren Zahl gegenüber 1958 um über 19 vH, also etwa so stark, wie die Gesamtunfälle zunahmen. Von der Gesamtzahl der Unfallbeteiligten waren rund 84 vH Kraftfahrzeuge. Im Vergleich zu den Vorjahren hat sich diese Quote wiederum erhöht.

An Strassenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer in den Jahren 1957 bis 1959

Verkehrsteilnehmer	1957	1958	1959	1957	1958	1959
	Anzahl			vH		
Krafträder, Kraftroller	3 869	3 561	3 723	19,3	16,3	14,3
Personenkraftwagen	7 779	9 483	12 418	38,8	43,5	47,8
Liefer- u. Lastkraftwagen ¹⁾	3 730	4 209	4 843	18,6	19,3	18,6
Omnibusse u. Obusse	566	658	677	2,8	3,0	2,6
Sonstige Kraftfahrzeuge	50	58	96	0,2	0,3	0,4
Kraftfahrzeuge zus!	15 994	17 969	21 757	79,7	82,4	83,7
Mopeds	752	775	1 103	3,8	3,6	4,2
Fahrräder (ohne Hilfsmotor)	858	723	798	4,3	3,3	3,1
Sonstige Fahrzeuge	364	364	308	1,8	1,7	1,2
Fussgänger	1 720	1 717	1 709	8,6	7,9	6,6
Sonst. Verkehrsteilnehmer	361	244	301	1,8	1,1	1,2
Verkehrsteilnehmer zus.	20 049	21 792	25 976	100,0	100,0	100,0

1) Einschl. Zugmaschinen und Sattelschlepper.

Bei den Kraftfahrzeugen dominierten entsprechend der Struktur des Kraftfahrzeugbestandes die Personenkraftwagen mit einem Anteil von etwa 56 vH. Gemessen an der Gesamtzahl der unfallbeteiligten Verkehrsteilnehmer waren es rund 48 vH. Bemerkenswert im Zusammenhang mit der Vergrösserung des Kraftfahrzeugbestandes ist hierbei die

Tatsache, dass der entsprechende Anteil 1957 sich nur auf 39 vH belaufen hatte. Bei den Krafrädern und Kraftrollern ist auffallend, dass sich ihr Anteil, gemessen an der Gesamtzahl der Teilnehmer infolge des überdurchschnittlichen Anstiegs der Personenkraftwagen wohl verminderte, aber immerhin eine absolute Zunahme von etwa 4 vH zu verzeichnen war, obwohl der Bestand der Krafräder und Kraftroller sich um fast ein Zehntel verringerte. Diese Entwicklung dürfte mit der äusserst günstigen Witterung im Sommer 1959 in Verbindung stehen, die einen umfangreichen Zweiradverkehr begünstigte. Derselbe Grund dürfte für die relativ starke Zunahme der Mopeds und Fahrräder an der Zahl der unfallbeteiligten Verkehrsteilnehmer gegeben sein. Die Fussgänger waren 1959 in etwas geringerer Anzahl in Verkehrsunfälle verwickelt als 1958; trotzdem beträgt ihr Anteil an der Gesamtheit noch fast 7 vH. Doch ist seit 1957 die Zahl der unfallbeteiligten Fussgänger rückläufig.

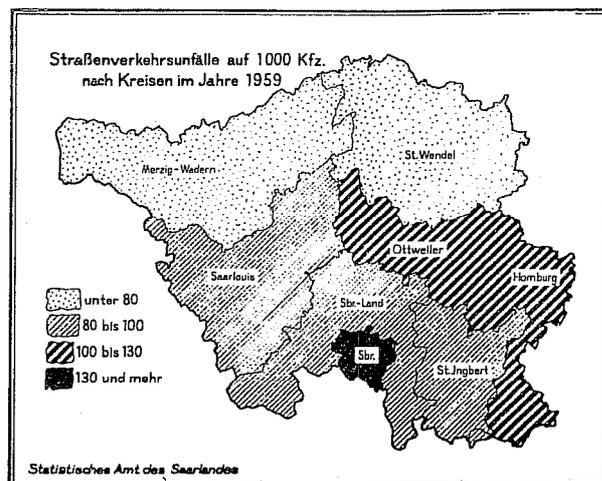
An Strassenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer mit Unfallfolgen in den Jahren 1958 und 1959

Verkehrsteilnehmer	Verkehrsteilnehmer beteiligt an Unfällen:							
	mit Getöteten		mit Verletzten		mit Getöteten		mit Verletzten	
	1958	1959	1958	1959	1958	1959	1958	1959
	Anzahl				vH			
Krafräder, Kraftroller	94	91	2547	2690	24,2	23,8	26,5	24,6
Personenkraftwagen	95	98	2793	3563	24,4	25,7	29,1	32,5
Liefer- und Lastkraftwagen ¹⁾	56	55	1142	1239	14,4	14,4	11,9	11,3
Omnibusse u. Obusse	13	10	154	168	3,3	2,6	1,6	1,6
Sonst. Kraftfahrzeuge	1	5	20	26	0,3	1,3	0,2	0,2
Kraftfahrzeuge zus.	259	259	6656	7686	66,6	67,8	69,3	70,2
Mopeds	14	19	620	813	3,6	5,0	6,4	7,4
Fahrräder (ohne Hilfsmotor)	13	12	566	664	3,3	3,1	5,9	6,1
Sonst. Fahrzeuge	8	6	102	111	2,1	1,6	1,1	1,0
Fussgänger	94	85	1549	1576	24,2	22,2	16,1	14,4
Sonstige Verkehrsteilnehmer	1	1	120	103	0,2	0,3	1,2	0,9
Verkehrsteilnehmer zusammen	389	382	9613	10953	100,0	100,0	100,0	100,0

1) Einschl. Zugmaschinen und Sattelschlepper.

Eine Aufgliederung der unfallbeteiligten Verkehrsteilnehmer nach der Unfallfolge zeigt den Gefährdungsgrad, dem die einzelnen Teilnehmer ausgesetzt sind. Nach den Ergebnissen der letzten Jahre haben die unfallbeteiligten Krafräder und Kraftroller den relativ höchsten Anteil an den Unfällen mit Getöteten, wobei besonders berücksichtigt werden muss, dass der Kreis dieser Beteiligten ja weit kleiner ist als z. B. der der Personenkraftwagen. Insgesamt betrachtet sind an allen Unfällen mit Getöteten die Kraftwagen mit etwa zwei Dritteln beteiligt. Die Fussgänger stellen einen Anteil von stark einem Fünftel.

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch eine Aufgliederung der unfallbeteiligten Kraftfahrzeug- und Mopedführer nach dem Geschlecht. Von den beteiligten 8777 Kraftfahrzeug- und Mopedführer in dem Jahre 1959 waren 378 weiblichen Geschlechts. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Zahl der an Unfällen beteiligten weiblichen Führern um fast die Hälfte erhöht, während sich die Gesamtzahl um rund ein Sechstel vergrösserte. Besonders in den Altersklassen von 18 bis unter 25 Jahren und von 25 bis unter 35 Jahren war eine starke Zunahme der Unfallbeteiligung weiblicher Personen zu beobachten.



6. Unfallopfer

Bei den Strassenverkehrsunfällen im Jahre 1959 wurden 227 Personen getötet, 2207 schwer und 5810 leicht verletzt. Gegenüber dem Vorjahr hat sich bei der Zahl der Todesopfer keine nennenswerte Veränderung ergeben, wogegen die Zahl der Verletzten um rund 13 vH zunahm. Während bei den Getöteten die einzelnen Verkehrsteilnehmer in demselben Verhältnis wie 1958 beteiligt waren, ergaben sich hinsichtlich der Verletzten Verlagerungen. Die Zunahme der Verletzten erstreckte sich in der Hauptsache auf die Fahrer und Mitfahrer von Kraftwagen und Mopeds. Infolge dieser Entwicklung erhöhte sich ihr Anteil an allen Unfallopfern z. B. bei den Kraftwagen von 26,1 auf 27,2 vH und bei den Mopeds von 7,8 auf 9,1 vH. Auch die Radfahrer waren im letzten Jahr stärker gefährdet als 1958. Ihr Anteil an der Gesamtzahl der Unfallopfer stieg von 6,8 auf 7,2 vH. Im Gegensatz dazu stand die Entwicklung bei den Fussgängern, die weniger Opfer zu beklagen hatten als im Vorjahr.

Eine Aufgliederung nach der Ortslage verdeutlicht, dass die Zunahme der Todesopfer nur auf eine Zunahme in den geschlossenen Ortschaften (+ 9) zurückzuführen ist, während sich die Zahl der Verkehrstoten auf den freien Strecken um 6 verminderte. Auch bei den schwerverletzten

Personen war die Zunahme in den geschlossenen Ortslagen absolut und relativ grösser als ausserhalb der Ortschaften.

Bei Strassenverkehrsunfällen getötete und verletzte Personen nach der Verkehrsbeteiligung in den Jahren 1958 und 1959

Art der Verkehrsbeteiligung	Unfallopfer insgesamt		darunter Getötete		Unfallopfer insgesamt		darunter Getötete	
	1958	1959	1958	1959	1958	1959	1958	1959
	Anzahl				vH			
Fahrzeugführer und Mitfahrer von:								
Krafträdern	2 689	2 987	77	73	37,0	36,2	34,4	32,2
Kraftwagen ¹⁾	1 892	2 241	40	43	26,1	27,2	17,9	18,9
Sonst. Kfz. und Fahrzeugen	68	55	2	3	0,9	0,7	0,9	1,3
Mopeds	563	751	11	14	7,8	9,1	4,9	6,2
Fahrrädern	492	591	11	11	6,8	7,2	4,9	4,8
Zusammen	5 704	6 625	141	144	78,6	80,4	63,0	63,4
Fussgänger	1 556	1 619	83	83	21,4	19,6	37,0	36,6
Verkehrsteilnehmer zusammen	7 260	8 244	224	227	100,0	100,0	100,0	100,0

¹⁾ Personenkraftwagen, Kraftomnibussen u. Lastkraftwagen.

Eine ähnliche Entwicklung ergab sich bei den Leichtverletzten, deren Zahl innerorts um fast 20 vH und ausserorts sich um gut ein Zehntel vergrösserte. Daraus ergibt sich, dass sich nicht nur die Zahl der Unfälle in der geschlossenen Ortslage stärker erhöhte, sondern auch die Zahl der Unfallopfer, eine Tatsache, die darin ihre Erklärung findet, dass es sich bei den Unfällen innerhalb geschlossener Ortschaften zu einem erheblichen Teil um Zusammenstösse handelt.

Besondere Bedeutung besitzt eine Aufgliederung der Unfallopfer nach dem Alter. Solche Strukturdaten ermöglichen es, Rückschlüsse auf die Gefährdung bestimmter Altersklassen zu ziehen. Im Jahre 1959 kamen 9 Kinder unter 6 Jahren und 11 Kinder von 6 bis unter 14 Jahren durch Strassenverkehrsunfälle ums Leben, also insgesamt 20 Kinder im schulpflichtigen Alter oder 8,8 vH aller Getöteten. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Zahl der Opfer somit um 2 vermindert. Andererseits wurden 1959 rund 82 Kinder mehr verletzt als im Jahre zuvor. Daraus ist ersichtlich, dass durch den zunehmenden Strassenverkehr auch die Gefährdung der Kinder zugenommen hat. In der Altersklasse 14 bis unter 18 Jahren ist die Zahl der Getöteten wohl gleichgeblieben, die der Verletzten jedoch von 463 auf 513 angestiegen. Die meisten dieser Verletzungen entfielen auf die Lenker von Krafträdern (Kraftrollern) und Fahrrädern. Auch die letztjährige Zunahme der Verletztetenzahl ist fast ausschliesslich auf diese Gruppe zurückzuführen. In den übrigen Altersklassen zeigen die Ergebnisse des Jahres 1959 gegenüber dem Vorjahr eine fast gleich hohe Anzahl von Getöteten, während die der

Verletzten teilweise beträchtlich zugenommen hat. Bei den älteren Jahrgängen, insbesondere den Altersklassen 55 Jahre und darüber, brachte der grössere Strassenverkehr keine erwähnenswert stärkere Gefährdung. Die Zahl der Getöteten hat sich wohl etwas erhöht, was aber bei der geringen Zahl von Toten zufallbedingt sein kann, andererseits wurden in dieser Altersklasse im letzten Jahr 27 Personen weniger verletzt als 1958.

Bei Strassenverkehrsunfällen getötete und verletzte Personen nach dem Lebensalter im Jahre 1959

Unfall-opfer	Verunglückte Personen insgesamt	davon im Alter von..... Jahren							
		unter 6	6 bis 14	14 bis 18	18 bis 25	25 bis 35	35 bis 45	45 bis 55	55 und mehr
		Anzahl							
Getötete	227	9	11	7	58	37	15	30	60
Schwer-verletzte	2 207	112	163	140	765	441	204	192	190
Leicht-verletzte	5 810	212	311	366	1 944	1 296	672	582	427
Verunglückte zusammen	8 244	333	485	513	2 767	1 774	891	804	677
		in vH							
Getötete	100,0	4,0	4,8	3,1	25,6	16,3	6,6	13,2	26,4
Schwer-verletzte	100,0	5,1	7,4	6,3	34,7	20,0	9,2	8,7	8,6
Leicht-verletzte	100,0	3,6	5,4	6,3	33,5	22,3	11,6	10,0	7,3
Verunglückte zusammen	100,0	4,0	5,9	6,2	33,6	21,5	10,8	9,8	8,2
Verunglückte 1958	100,0	4,3	5,9	6,5	31,5	21,4	11,5	10,5	8,4

7. Verkehrsunfallflüchtige

Wie in jedem Jahr wurden auch im Berichtsjahr 1959 bei einer Reihe von Unfällen flüchtige Verkehrsteilnehmer registriert. Gemessen an der Gesamtzahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Verkehrsteilnehmer ist die Zahl der Flüchtigen mit rund 2 vH relativ gering. Am häufigsten erfolgte eine Verkehrsflucht bei den schnelleren Verkehrsteilnehmern. Von 100 Verkehrsunfallflüchtigen waren 90 Führer von Kraftfahrzeugen, in erster Linie von Personenkraftwagen (56 vH). Bezogen auf die Gesamtzahlen der Verkehrsteilnehmertypen, lag der Anteil der Flüchtigen bei den Führern von Kraftfahrzeugen zwischen 1 und 3,5 vH wobei die Gruppe „Sonstige Kraftfahrzeuge“ mit einem Anteilsatz von 19,4 vH alle flüchtigen Personen einschliesst, die nicht genauer eingeordnet werden konnte. Die übrigen Verkehrsteilnehmer hatten eine „Flüchtigenquote“ von 0,3 bis 1,2 vH.

**An Unfällen mit Personenschaden beteiligte
Verkehrsteilnehmer und Verkehrsunfallflüchtige
im Jahre 1959**

Verkehrsteilnehmer	Beteiligte Verkehrsteilnehmer	darunter Verkehrsunfallflüchtige	
		Anzahl	vH
Krafträder, Kraftroller	2 781	27	1,0
Personenkraftwagen	3 661	128	3,5
Liefer- und Lastkraftwagen ¹⁾	1 294	41	3,2
Omnibusse und Obusse	178	5	2,8
Sonstige Kraftfahrzeuge	31	6	19,4
Kraftfahrzeuge zusammen	7 945	207	2,6
Mopeds	832	10	1,2
Fahrräder (ohne Hilfsmotor)	676	5	0,7
Sonstige Fahrzeuge	117	—	—
Fussgänger	1 661	5	0,3
Sonstige Verkehrsteilnehm.	104	1	1,0
Verkehrsteilnehmer z. s.	11 335	228	2,0

¹⁾ Einschliesslich Zugmaschinen und Sattelschlepper.

8. Unfallentwicklung im Saarland und im übrigen Bundesgebiet

Nach den jetzt vorliegenden Zahlen über die Strassenverkehrs-unfälle im gesamten Bundesgebiet verlief die Unfallkurve im Saarland weitaus steiler als im Bundesdurchschnitt. Im Saarland nahmen die Strassenverkehrs-unfälle insgesamt betrachtet um 18,4 vH zu, während sie im gesamten Bund „nur“ um 12,5 vH anstiegen. Bei den Unfällen mit Personenschaden war die unterschiedliche Entwicklung allerdings nicht so ausgeprägt (Saarland: 12,8 vH; Bund: 10,6 vH) wie bei den Unfällen mit nur

Sachschaden, die sich im Bundesgebiet um rund 14 vH erhöhten, im Saarland dagegen eine Zunahme von über 23 vH auswies. Bei den Unfallopfern verlief die Entwicklung im Saarland ähnlich wie im Bundesdurchschnitt, wenn auch die Zunahme der Zahl der Opfer in ihrer Gesamtheit infolge der stärkeren Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden im Saarland leicht über derjenigen im Bundesgebiet lag. Letztere Feststellung bezieht sich jedoch ausschliesslich auf die Verletzten, da die Unfall-toten im Saarland lediglich um 1,3 vH zunahmen, während sich die Zahl der Getöteten im übrigen Bundesgebiet von 1958 auf 1959 um 13,5 vH erhöhte.

**Strassenverkehrs-unfälle im Bundesgebiet und im
Saarland im Jahre 1959**

Land / Jahr	Strassen- verkehrs-unfälle			Unfallopfer		
	ins- ge- samt	mit Per- sonen- scha- den	mit nur Sach- scha- den	ins- ge- samt	davon	
					Ge- töte- te	Ver- letzte
Bundesgebiet ¹⁾ (ohne Berlin)						
1959	8049153	14652	490263	417798	13536	404262
1958	715453	284609	430844	369971	11927	358044
Zunahme gegenüber 1958 in vH	12,5	10,6	13,8	12,9	13,5	12,9
Saarland						
1959	13589	6066	7523	8244	227	8017
1958	11480	5376	6104	7260	224	7036
Zunahme gegenüber 1958 in vH	18,4	12,8	23,2	13,6	1,3	13,9

¹⁾ Vorläufige Zahlen

III. TABELLENTEIL

Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle und des Kraftfahrzeugbestandes in den Jahren 1950 bis 1959

Jahr	Strassenverkehrs-unfälle		Kraftfahrzeug- bestand ¹⁾		Unfälle auf 1000 Kfz. des ²⁾ Bestandes	Getötete		Verletzte		Getötete und Verletzte zusammen
	ins- gesamt	Vorjahr = 100	ins- gesamt	Vorjahr = 100		ins- gesamt	auf 1000 Unfälle	ins- gesamt	auf 1000 Unfälle	
1950	3 208	143,0	33 277	116,0	96,4	72	22,4	1 887	588,2	1 959
1951	4 272	133,2	39 023	117,3	109,5	88	20,6	2 604	609,6	2 692
1952	5 249	122,9	46 855	120,1	112,0	96	18,3	3 050	581,1	3 146
1953	6 898	131,4	60 461	129,0	114,1	150	21,7	4 646	673,5	4 796
1954	8 292	120,2	73 173	121,0	113,3	153	18,5	5 429	654,7	5 582
1955	9 381	113,1	87 426	119,5	107,3	140	14,9	6 288	670,3	6 428
1956	10 444	111,3	100 807	115,3	110,0	207	19,8	6 805	651,6	7 012
1957	10 641	101,9	114 218	113,3	99,3	225	21,1	7 051	662,6	7 276
1958	11 480	107,9	124 986	109,4	96,0	224	19,5	7 036	612,9	7 260
1959	13 589	118,4	130 460	104,4	106,4	227	16,7	8 017	590,0	8 244

1) Bestand am 31. 12. jeden Jahres. - 2) Durchschnittlicher Jahresbestand.

Die Strassenverkehrsunfälle im Saarland und in den übrigen Ländern des Bundesgebietes in den Jahren 1950 - 1959

Jahr	Schleswig Holstein	Hamburg	Nieder- sachsen	Bremen	Nordrhein- Westfalen	Hessen	Rheinland Pfalz	Baden- Wttbg.	Bayern	Bundesrep. insgesamt	Saarland
Unfälle insgesamt											
1950	9 912	12 691	29 553	5 279	67 659	22 470	12 143	42 636	45 651	247 994	3 208
1951	11 648	17 196	37 186	5 082	90 914	30 711	16 921	57 080	57 695	320 433	4 272
1952	13 481	18 473	44 454	5 830	109 432	37 771	21 373	58 507	66 109	375 430	5 249
1953	16 902	21 875	52 551	6 546	130 360	44 350	25 660	69 940	77 515	445 699	6 898
1954	17 930	27 379	57 278	7 197	146 499	47 989	28 171	75 944	85 300	493 687	8 292
1955	20 687	32 721	68 954	8 663	171 164	55 277	33 522	81 103	95 728	567 819	9 381
1956	22 798	36 995	74 383	10 073	192 820	63 600	35 794	84 863	104 220	625 546	10 444
1957	26 270	40 045	71 698	11 543	195 586	63 012	36 032	85 681	103 818	633 685	10 641
1958	30 155	42 057	77 793	12 455	216 477	69 535	41 896	97 275	116 330	703 973	11 480
1959 ¹⁾	32 994	46 065	86 889	13 114	239 915	77 720	48 759	112 868	133 002	791 326	13 589

Veränderungen der Unfälle gegenüber dem Vorjahr in vH

1951	+ 17,5	+ 35,5	+ 25,8	- 3,7	+ 34,4	+ 36,7	+ 39,3	+ 24,5	+ 26,4	+ 29,2	+ 33,2
1952	+ 15,7	+ 7,4	+ 19,5	+ 14,7	+ 20,4	+ 23,0	+ 26,3	+ 10,2	+ 14,6	+ 17,2	+ 22,9
1953	+ 25,4	+ 18,4	+ 18,2	+ 12,3	+ 19,1	+ 17,4	+ 20,1	+ 19,5	+ 17,3	+ 18,7	+ 31,4
1954	+ 6,1	+ 25,2	+ 9,0	+ 9,9	+ 12,4	+ 8,2	+ 9,8	+ 8,6	+ 10,0	+ 10,8	+ 20,2
1955	+ 15,4	+ 19,5	+ 20,4	+ 20,5	+ 16,8	+ 15,2	+ 19,0	+ 6,8	+ 12,2	+ 15,0	+ 13,1
1956	+ 10,2	+ 13,1	+ 7,9	+ 16,3	+ 12,7	+ 15,1	+ 6,8	+ 4,6	+ 8,9	+ 10,2	+ 11,3
1957	+ 15,2	+ 8,2	- 3,6	+ 14,6	+ 1,4	- 0,9	+ 0,7	+ 1,0	- 0,4	+ 1,3	+ 1,9
1958	+ 14,8	+ 5,0	+ 8,5	+ 7,9	+ 10,7	+ 10,4	+ 16,3	+ 13,5	+ 12,1	+ 11,1	+ 7,9
1959 ¹⁾	+ 9,4	+ 9,5	+ 11,7	+ 5,3	+ 10,8	+ 11,8	+ 16,4	+ 16,0	+ 14,3	+ 12,4	+ 18,4

1) Vorläufige Zahlen. Quelle: Statistisches Bundesamt.

Fahrberechtigte¹⁾ und unfallbeteiligte Kraftfahrzeuge in den Jahren 1950 bis 1959

Jahr	Kraftfahrzeuge									
	Insgesamt		darunter							
	fahr- berechtigt	unfall- beteiligt	Krafträder, Kraftroller		Personenkraftwagen		Liefer- und Lastkraftwagen			
		fahr- berechtigt	unfall- beteiligt	fahr- berechtigt	unfall- beteiligt	fahr- berechtigt	unfall- beteiligt	fahr- berechtigt	unfall- beteiligt	
Anzahl										
1950	33 277	4 478	10 069	506	11 542	1 924	9 895	1 831		
1951	39 023	5 800	11 851	729	14 350	2 573	10 955	2 258		
1952	46 855	7 404	15 279	1 139	17 607	3 319	11 945	2 623		
1953	60 461	9 511	22 448	2 267	22 387	4 041	13 368	2 844		
1954	73 173	11 993	28 832	2 940	26 969	5 373	14 707	3 213		
1955	87 426	13 830	35 691	3 523	32 567	6 049	15 975	3 603		
1956	100 807	15 469	41 299	3 876	38 491	6 983	17 101	3 803		
1957	114 348	15 994	45 357	3 869	46 998	7 779	16 961	3 851		
1958	124 986	17 969	47 062	3 561	54 918	9 483	17 199	4 034		
1959	130 460	21 757	42 308	3 723	65 611	12 418	16 319	4 641		
1950 = 100										
1951	117,3	129,5	117,7	144,1	124,3	133,7	110,7	123,3		
1952	140,8	165,3	151,7	225,1	152,5	172,5	120,7	143,3		
1953	181,7	212,4	222,9	448,0	194,0	210,0	135,1	155,3		
1954	219,9	267,8	286,3	581,0	233,7	279,3	148,6	175,5		
1955	262,7	308,8	354,5	696,2	282,2	314,4	161,4	196,8		
1956	302,9	345,4	410,2	766,0	333,5	362,9	172,8	207,7		
1957	343,6	357,2	450,5	764,6	407,2	404,3	171,4	210,3		
1958	375,6	401,3	467,4	703,8	475,8	492,9	173,8	220,3		
1959	392,0	485,9	420,2	735,8	568,5	645,4	164,9	253,5		

1) Bestand am Ende jeden Jahres.

**Strassenverkehrsunfälle nach Kreisen
in den Jahren 1950 bis 1959**

Jahr	Kreis								Saarland insgesamt
	Saarbrücken		Saarlouis	Merzig- Wadern	Ottweiler	St. Wendel	St. Ingbert	Homburg	
	Stadt	Land							
Anzahl									
1950	1 002	744	479	233	361	132	117	140	3 208
1951	1 242	1 058	617	272	548	178	133	224	4 272
1952	1 530	1 222	822	330	626	226	182	311	5 249
1953	1 782	1 621	1 101	468	834	378	232	482	6 898
1954	2 110	1 906	1 189	533	1 117	418	479	540	8 292
1955	2 367	2 125	1 543	555	1 229	399	557	606	9 381
1956	2 646	2 378	1 576	570	1 416	421	650	787	10 444
1957	2 558	2 240	1 610	684	1 482	570	638	859	10 641
1958	2 758	2 404	1 597	673	1 661	647	754	986	11 480
1959	3 396	2 787	2 034	843	1 852	708	865	1 104	13 589
1950 = 100									
1951	124,0	142,2	128,8	116,7	151,8	134,8	113,7	160,0	133,2
1952	152,7	164,2	171,6	141,6	173,4	171,2	155,6	222,1	163,6
1953	177,8	217,9	229,9	200,9	231,0	286,4	198,3	344,3	215,0
1954	210,6	256,2	248,2	228,8	309,4	316,7	409,4	385,7	258,5
1955	236,2	285,6	322,1	238,2	340,4	302,3	476,1	432,9	292,4
1956	264,1	319,6	329,0	244,6	392,2	318,9	555,6	562,1	325,6
1957	255,3	301,1	336,1	293,6	410,5	431,8	545,3	613,6	331,7
1958	275,2	323,1	333,4	288,8	460,1	490,2	644,4	704,3	357,9
1959	338,9	374,6	424,6	361,8	513,0	536,4	739,3	788,6	423,6

**Strassenverkehrsunfälle nach Tagesstunden
in den Jahren 1955 bis 1959**

Tagesstunden	1955	1956	1957	1958	1959
0 bis unter 1 Uhr	182	175	190	190	275
1 bis unter 2 Uhr	169	182	190	252	265
2 bis unter 3 Uhr	100	148	164	175	174
3 bis unter 4 Uhr	75	90	97	112	126
4 bis unter 5 Uhr	76	73	79	101	103
5 bis unter 6 Uhr	186	208	225	179	243
6 bis unter 7 Uhr	225	231	248	265	295
7 bis unter 8 Uhr	438	435	470	424	533
8 bis unter 9 Uhr	396	382	383	358	495
9 bis unter 10 Uhr	407	396	448	476	557
10 bis unter 11 Uhr	436	505	500	548	645
11 bis unter 12 Uhr	531	561	580	625	771
12 bis unter 13 Uhr	513	571	636	614	742
13 bis unter 14 Uhr	540	565	553	599	714
14 bis unter 15 Uhr	656	680	682	740	939
15 bis unter 16 Uhr	602	673	656	765	845
16 bis unter 17 Uhr	730	783	738	836	1 008
17 bis unter 18 Uhr	842	971	863	1 080	1 243
18 bis unter 19 Uhr	723	777	808	864	1 034
19 bis unter 20 Uhr	537	671	636	644	717
20 bis unter 21 Uhr	365	501	505	556	640
21 bis unter 22 Uhr	267	323	367	383	477
22 bis unter 23 Uhr	252	336	349	413	405
23 bis unter 24 Uhr	133	207	274	281	343
Zusammen	9 381	10 444	10 641	11 480	13 589

**Strassenverkehrsunfälle nach Ortslage, Monaten und Unfallfolgen
in den Jahren 1958 und 1959**

Monat	1958				1959			
	Unfälle insgesamt	Unfallopfer			Unfälle insgesamt	Unfallopfer		
		Getötete ¹⁾	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte		Getötete ¹⁾	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte
Innerhalb von Ortschaften								
Januar	676	9	87	213	742	8	79	210
Februar	658	9	77	239	611	12	89	265
März	689	11	79	250	794	11	105	292
April	726	11	117	289	870	12	113	384
Mai	915	11	171	406	883	10	170	417
Juni	837	11	143	423	899	21	145	438
Juli	923	15	171	436	1 122	8	158	509
August	841	13	154	378	1 128	16	187	555
September	948	8	157	429	1 083	12	156	444
Oktober	1 006	14	150	410	1 285	17	162	486
November	811	20	164	265	1 087	11	125	392
Dezember	897	16	122	323	1 316	19	179	430
Zusammen	9 927	148	1 592	4 061	11 820	157	1 668	4 822

Ausserhalb von Ortschaften								
Januar	86	1	17	38	121	3	22	59
Februar	147	9	38	98	149	4	43	78
März	105	3	31	34	108	2	32	67
April	84	5	29	43	105	7	41	44
Mai	162	8	63	78	107	4	41	60
Juni	110	4	41	49	144	8	39	75
Juli	153	3	65	82	192	10	85	130
August	149	13	79	93	151	9	37	106
September	160	11	55	102	155	7	51	96
Oktober	129	8	47	67	176	8	48	96
November	125	5	37	84	187	3	51	98
Dezember	143	6	27	86	174	5	49	79
Zusammen	1 553	76	529	854	1 769	70	539	988

Innerhalb und ausserhalb von Ortschaften								
Januar	762	10	104	251	863	11	101	269
Februar	805	18	115	337	760	16	132	343
März	794	14	110	284	902	13	137	359
April	810	16	146	332	975	19	154	428
Mai	1 077	19	234	484	990	14	211	477
Juni	947	15	184	472	1 043	29	184	513
Juli	1 076	18	236	518	1 314	18	243	639
August	990	26	233	471	1 279	25	224	661
September	1 108	19	212	531	1 238	19	207	540
Oktober	1 135	22	197	477	1 461	25	210	582
November	936	25	201	349	1 274	14	176	490
Dezember	1 040	22	149	409	1 490	24	228	509
Zusammen	11 480	224	2 121	4 915	13 589	227	2 207	5 810

1) Einschliesslich der innerhalb 30 Tagen an den Unfallfolgen Gestorbenen.

**Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Ortslage, Strassenart und Unfallort
in den Jahren 1958 und 1959**

Strassenart Ortslage	1958			1959		
	Unfälle mit					
	Ge- töteten ¹⁾	Ver- letzten ²⁾	Personen- schaden insgesamt	Ge- töteten ¹⁾	Ver- letzten ²⁾	Personen- schaden insgesamt

Innerhalb von Ortschaften

Unfälle auf						
Bundesstrassen	54	1 349	1 403	51	1 618	1 669
Landstrassen I. Ordnung	43	1 146	1 189	51	1 251	1 302
Landstrassen II. Ordnung	11	390	401	12	449	461
Anderen Strassen	37	1 397	1 434	36	1 514	1 550
Zusammen	145	4 282	4 427	150	4 832	4 982
Unfälle auf Strassenkreuzungen oder Einmündungen	31	1 462	1 493	35	1 797	1 832
Unfälle in Kurven	23	475	498	27	521	548

Ausserhalb von Ortschaften

Unfälle auf						
Bundesstrassen	17	212	229	12	255	267
Landstrassen I. Ordnung	35	431	466	25	496	521
Landstrassen II. Ordnung	15	196	211	24	233	257
Anderen Strassen	2	41	43	4	35	39
Zusammen	69	880	949	65	1 019	1 084
Unfälle auf Strassenkreuzungen oder Einmündungen	6	68	74	6	77	83
Unfälle in Kurven	24	286	310	27	327	354

Innerhalb und ausserhalb von Ortschaften

Unfälle auf						
Bundesstrassen	71	1 561	1 632	63	1 873	1 936
Landstrassen I. Ordnung	78	1 577	1 655	76	1 747	1 823
Landstrassen II. Ordnung	26	586	612	36	682	718
Anderen Strassen	39	1 438	1 477	40	1 549	1 589
Zusammen	214	5 162	5 376	215	5 851	6 066
Unfälle auf Strassenkreuzungen oder Einmündungen	37	1 530	1 567	41	1 874	1 915
Unfälle in Kurven	47	761	808	54	848	902

1) Teilweise auch mit Verletzten und/oder Sachschaden

2) Teilweise auch in Verbindung mit Sachschaden, jedoch ohne Getötete.

**Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Ortslage, Unfallart und Unfallfolgen
in den Jahren 1958 und 1959**

Ortslage Unfallart	1958.				1959			
	Zahl der Unfälle	dabei			Zahl der Unfälle	dabei		
		Ge- ¹⁾ tötete	Schwer- ²⁾ verletzte	Leicht- ³⁾ verletzte		Ge- ¹⁾ tötete	Schwer- ²⁾ verletzte	Leicht- ³⁾ verletzte

Innerhalb von Ortschaften

1. Zusammenstoss zwischen fahrenden Fahrzeugen	1 611	44	510	1 667	2 161	41	633	2 314
2. Auffahren eines fahrenden Fahrzeuges								
a) auf ein im Verkehr vorüberg. halt. Fahrzeug	358	2	79	371	315	3	82	339
b) auf ein parkendes Fahrzeug oder ein anderes Hindernis	349	12	161	281	340	11	136	316
3. Unfall zwischen Kraftfahrzeug und Fussgänger	1 240	66	527	988	1 315	72	544	1 067
4. Unfälle anderer Art	869	24	315	754	851	30	273	786
Unfälle aller Art zusammen	4 427	148	1 592	4 061	4 982	157	1 668	4 822

Ausserhalb von Ortschaften

1. Zusammenstoss zwischen fahrenden Fahrzeugen	243	18	116	282	323	22	122	357
2. Auffahren eines fahrenden Fahrzeuges								
a) auf ein im Verkehr vorüberg. halt. Fahrzeug	71	—	23	68	57	5	23	57
b) auf ein parkendes Fahrzeug oder ein anderes Hindernis	139	15	94	116	185	13	122	141
3. Unfall zwischen Kraftfahrzeug und Fussgänger	110	11	67	90	103	8	57	77
4. Unfälle anderer Art	386	32	229	298	416	22	215	356
Unfälle aller Art zusammen	949	76	529	854	1 084	70	539	988

Innerhalb und ausserhalb von Ortschaften

1. Zusammenstoss zwischen fahrenden Fahrzeugen	1 854	62	626	1 949	2 484	63	755	2 671
2. Auffahren eines fahrenden Fahrzeuges								
a) auf ein im Verkehr vorüberg. halt. Fahrzeug	429	2	102	439	372	8	105	396
b) auf ein parkendes Fahrzeug oder ein anderes Hindernis	488	27	255	397	525	24	258	457
3. Unfall zwischen Kraftfahrzeug und Fussgänger	1 350	77	594	1 078	1 418	80	601	1 144
4. Unfälle anderer Art	1 255	56	544	1 052	1 267	52	488	1 142
Unfälle aller Art zusammen	5 376	224	2 121	4 915	6 066	227	2 207	5 810

¹⁾ Einschliesslich der innerhalb 30 Tagen Gestorbenen. — ²⁾ Stationärer Krankenhausbehandlung zugeführte.

³⁾ Sonstige Verletzte.

**Polizeilich festgestellte Unfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden
in den Jahren 1958 und 1959**

Ursachenart.	1958			1959		
	Unfall- ursachen- ins- gesamt	davon führten zu Unfällen mit		Unfall- ursachen- ins- gesamt	davon führten zu Unfällen mit	
		Ge- töteten ¹⁾	Ver- letzten ²⁾		Ge- töteten ¹⁾	Ver- letzten ²⁾

1. Ursachen bei Führern von Fahrzeugen

Nichtbeachten der Vorfahrt	780	13	767	962	16	946
Falsches Einbiegen oder Wenden	448	7	441	539	6	533
Fehler beim Überholvorgang oder beim Vorbeifahren	873	37	836	966	24	942
Fehler beim Begegnungsverkehr	270	12	258	394	18	376
Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung	21	—	21	12	—	12
Falsches Verhalten an markierten Fussgängerüberwegen	9	—	9	14	—	14
Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen	90	—	90	84	1	83
Nichtbeachten der vom Fahrzeugführer gegebenen Zeichen	33	—	33	25	1	24
Vorschriftswidriges Fahren an Strassenbahnhaltestellen	11	1	10	4	1	3
Nichtbeachten der Abblendvorschriften	21	—	21	28	—	28
Nichtbeachten der für schienengleiche Wegübergänge gelt. Warnzeichen	3	—	3	7	—	7
Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren ausserhalb der Fahrbahn	1 219	68	1 151	1 329	85	1 244
Verkehrswidriges Parken	11	2	9	24	—	24
Übermässige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände	1 025	70	955	1 185	82	1 103
Zu dichtes Auffahren	285	3	282	305	2	303
Unachtsames Öffnen der Wagentür	38	—	38	36	—	36
Unachtsames Zurückfahren, unachtsames Ein- oder Ausfahren	95	4	91	85	1	84
Fahrer unter Alkoholeinfluss	778	61	717	747	54	693
Ermüdung des Fahrers	22	—	22	14	1	13
Körperliche oder gesundheitliche Behinderung des Fahrers	12	2	10	10	—	10
Sonstige Ursachen bei Fahrzeugführern	147	5	142	164	11	153
Ursachen bei Fahrzeugführern zusammen	6 191	285	5 906	6 984	303	6 631

2. Ursachen bei Fahrzeugen (techn. Mängel) oder ihrer Ladung

Mängel an den Bremsen	34	2	32	40	2	38
Mängel an der Lenkung	5	—	5	8	—	8
Mängel an Achsen, Federn und Rädern	7	—	7	10	1	9
Mängel an der Bereifung	39	3	36	28	1	27
Mängel an der Zugvorrichtung	4	—	4	5	—	5
Mängel an der Beleuchtungsanl. d. Fahrzeuges	34	2	32	30	3	27
Sonstige Ursachen bei Fahrzeugen	23	1	22	27	—	27
Ursachen bei der Ladung oder Besetzung (Überbesetzung)	31	1	30	26	—	26
Ursachen bei Fahrzeugen zusammen	177	9	168	174	7	167

¹⁾ Teilweise auch mit Verletzten und/oder Sachschaden. — ²⁾ Teilweise auch mit Sachschaden, jedoch ohne Getötete.

**Noch: Polizeilich festgestellte Unfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden
in den Jahren 1958 und 1959**

Ursachenart	1958			1959		
	Unfall- ursachen ins- gesamt	davon führten zu Unfällen mit		Unfall- ursachen ins- gesamt	davon führten zu Unfällen mit	
		Ge- töteten ¹⁾	Ver- letzten ²⁾		Ge- töteten ¹⁾	Ver- letzten ²⁾

3. Ursachen beim Fussgänger

Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	955	58	897	991	56	935
Auf- oder Abspringen auf bzw. von fahrenden Fahrzeugen	10	—	10	13	1	12
Spielen auf der Fahrbahn	69	3	66	93	—	93
Benutzen der falschen Strassenseite	68	3	65	53	5	48
Alkoholeinfluss	118	20	98	94	8	86
Körperliche oder gesundheitliche Behinderung	3	—	3	—	—	—
Sonstige Ursachen bei Fussgängern	31	3	28	43	7	36
Ursachen bei Fussgängern zusammen	1 254	87	1 167	1 287	77	1 210

4. Strassenverhältnisse als Unfallursachen

Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn						
a) durch ausgefl. Öl, Dung usw.	86	—	86	133	1	132
b) durch Schnee oder Eis	117	5	112	109	3	106
c) durch Regen	142	5	137	198	5	193
Schlechter Zustand der Strassenoberfläche	49	—	49	41	—	41
Enge und Unübersichtlichkeit durch Bauarbeiten bedingt	20	—	20	12	—	12
Sonstige Strassenverhältnisse als Ursachen	20	—	20	31	1	30
Strassenverhältnisse als Ursachen zusammen	434	10	424	524	10	514

5. Witterungsverhältnisse als Unfallursachen

Sichtbehinderung durch:						
a) Nebel	23	4	19	56	—	56
b) Regen, Hagel, Schnee usw.	9	—	9	—	—	—
Sonstige Witterungseinflüsse als Ursachen	2	1	1	2	—	2
Witterungseinflüsse als Ursachen zusammen	34	5	29	58	—	58

6. Andere Unfallursachen

Tier auf der Fahrbahn	104	1	103	87	—	87
Sonstiges Hindernis auf der Fahrbahn	55	—	55	51	1	50
Sonstige Unfallursachen	33	5	28	19	—	19
Andere Ursachen zusammen	192	6	186	157	1	156
Unfallursachen zusammen	8 282	402	7 880	9 134	398	8 736

1) Teilweise auch mit Verletzten und/ oder Sachschaden. — 2) Teilweise auch mit Sachschaden, jedoch ohne Getötete.

**An Strassenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer
in den Jahren 1958 und 1959**

Art des Verkehrsteilnehmers	1958			1959		
	Beteiligte Verkehrsteilnehmer an Unfällen					
	mit Personen- schaden	mit nur Sach- schaden	ins- gesamt	mit Personen- schaden	mit nur Sach- schaden	ins- gesamt
Krafträder zusammen	1 122	347	1 469	1 130	360	1 490
davon mit einem Hubraum						
bis 99 ccm	107	28	135	144	40	184
von 100 bis 125 ccm	144	35	179	173	51	224
von 126 bis 250 ccm	692	217	909	667	207	874
von 251 und mehr ccm	179	67	246	146	62	208
} auch mit } Beiwagen						
Kraftroller	1 519	573	2 092	1 651	582	2 233
Personenkraftwagen (einschliesslich Kranken- und Kombinationskraftwagen)	2 888	6 595	9 483	3 661	8 757	12 418
Kraftomnibusse	158	465	623	165	478	643
Oberleitungsomnibusse	9	26	35	13	21	34
Liefer- und Lastkraftwagen zusammen	1 141	2 893	4 034	1 231	3 410	4 641
davon mit zul. Gesamtgewicht:						
Fahrzeug ohne Anhänger						
} bis 3 500 kg	523	1 210	1 733	614	1 506	2 120
} von 3 501 bis 9 000 kg	252	724	976	228	781	1 009
} von 9 001 und mehr kg	283	789	1 072	280	863	1 143
} ohne Angabe	32	43	75	39	100	139
Fahrzeug mit Anhänger						
} bis 3 500 kg	4	6	10	2	6	8
} von 3 501 bis 9 000 kg	4	14	18	6	16	22
} von 9 001 und mehr kg	40	105	145	60	135	195
} ohne Angabe	3	2	5	2	3	5
Sattelschlepper	16	47	63	19	56	75
Andere Zugmaschinen	41	71	112	44	83	127
Sonstige Kraftfahrzeuge	21	37	58	31	65	96
Kraftfahrzeuge zusammen	6 915	11 054	17 969	7 945	13 812	21 757
Strassenbahnen (nur Schienenfahrzeuge)	53	198	251	59	193	252
Eisenbahnen (nur Schienenfahrzeuge)	7	3	10	7	4	11
Mopeds u. Fahrräder mit Hilfsmotor	634	141	775	832	271	1 103
Fahrräder	579	144	723	676	122	798
Fussgänger	1 643	74	1 717	1 661	48	1 709
Bespannte Fuhrwerke	26	36	62	24	34	58
Handwagen und Handkarren	24	17	41	27	11	38
Tiere	105	104	209	89	122	211
Sonst. Verkehrsteiln. einschl. unbekannter Fahrz.	16	19	35	15	24	39
Verkehrsteilnehmer zusammen	10 002	11 790	21 792	11 335	14 641	25 976

**An Strassenverkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligte Kraftfahrzeug-
und Mopedführer nach dem Alter und der Art der Fahrzeuge
in den Jahren 1958 und 1959**

Altersklasse	Geschlecht	An Unfällen beteiligte Führer von							insgesamt
		Kraft- rädern, Kraft- rollern	Personen- kraft- wagen	Kraft- omnibusse	Lastkraft- wagen, Zug- ma- schinen	sonstigen Kraft- fahr- zeugen	Mopeds		
Jahr 1958									
unter 18 Jahre	männlich	66	14	—	10	—	75	165	
	weiblich	3	—	—	—	—	2	5	
18 bis unter 25 Jahre	männlich	1 316	544	7	279	2	161	2 309	
	weiblich	9	27	—	8	—	8	52	
25 bis unter 35 Jahre	männlich	772	791	70	363	3	103	2 102	
	weiblich	2	69	—	4	—	7	82	
35 bis unter 45 Jahre	männlich	245	593	56	216	1	82	1 193	
	weiblich	2	40	—	4	—	14	60	
45 bis unter 55 Jahre	männlich	165	446	28	208	—	105	952	
	weiblich	2	38	—	1	—	6	47	
55 bis unter 65 Jahre	männlich	29	196	3	59	1	56	344	
	weiblich	1	11	—	—	—	2	14	
65 und mehr Jahre	männlich	5	41	—	6	—	5	57	
	weiblich	—	—	—	—	—	—	—	
Alle Altersklassen	männlich	2 598	2 625	164	1 141	7	587	7 122	
	weiblich	19	185	—	17	—	39	260	
	ohne Angabe	24	78	3	40	14	8	167	
Zusammen		2 641	2 888	167	1 198	21	634	7 549	

Jahr 1959								
unter 18 Jahre	männlich	98	2	—	5	1	76	182
	weiblich	2	3	—	—	—	1	6
18 bis unter 25 Jahre	männlich	1 428	770	9	334	2	270	2 813
	weiblich	20	56	—	7	—	8	91
25 bis unter 35 Jahre	männlich	787	1 053	77	401	6	147	2 471
	weiblich	4	82	—	9	—	15	110
35 bis unter 45 Jahre	männlich	237	679	53	216	3	92	1 280
	weiblich	1	81	—	4	—	13	99
45 bis unter 55 Jahre	männlich	151	546	25	203	3	90	1 018
	weiblich	1	40	—	4	1	14	60
55 bis unter 65 Jahre	männlich	32	205	7	68	—	63	375
	weiblich	—	7	—	—	—	3	10
65 und mehr Jahre	männlich	3	37	—	5	—	12	57
	weiblich	—	2	—	—	—	—	2
Alle Altersklassen	männlich	2 736	3 292	171	1 232	15	750	8 196
	weiblich	28	271	—	24	1	54	378
	ohne Angabe	17	98	7	38	15	28	203
Zusammen		2 781	3 661	178	1 294	31	832	8 777

**Getötete und verletzte Personen nach Verkehrsbeteiligung und der Ortslage
in den Jahren 1958 und 1959**

Verkehrsbeteiligung	1958			1959		
	innerhalb von Ortschaften	ausserhalb von Ortschaften	insgesamt	innerhalb von Ortschaften	ausserhalb von Ortschaften	insgesamt
Getötete Personen						
auf Krafrädern	40	37	77	39	34	73
auf Kraftwagen ¹⁾	19	23	42	28	18	46
auf Mopeds	9	2	11	8	6	14
auf Fahrrädern	10	1	11	7	4	11
als Fussgänger und andere	70	13	83	75	8	83
Zusammen	148	76	224	157	70	227
Schwerverletzte Personen						
auf Krafrädern	582	211	793	590	223	813
auf Kraftwagen ¹⁾	241	208	449	285	213	498
auf Mopeds	160	34	194	152	33	185
auf Fahrrädern	96	18	114	124	18	142
als Fussgänger und andere	513	58	571	517	52	569
Zusammen	1 592	529	2 121	1 668	539	2 207
Leichtverletzte Personen						
auf Krafrädern	1 529	290	1 819	1 764	337	2 101
auf Kraftwagen ¹⁾	1 049	420	1 469	1 251	501	1 752
auf Mopeds	322	36	358	491	61	552
auf Fahrrädern	328	39	367	408	30	438
als Fussgänger und andere	833	69	902	908	59	967
Zusammen	4 061	854	4 915	4 822	988	5 810
Verletzte Personen zus.						
auf Krafrädern	2 111	501	2 612	2 354	560	2 914
auf Kraftwagen ¹⁾	1 290	628	1 918	1 536	714	2 250
auf Mopeds	482	70	552	643	94	737
auf Fahrrädern	424	57	481	532	48	580
als Fussgänger und andere	1 346	127	1 473	1 425	111	1 536
Zusammen	5 653	1 383	7 036	6 490	1 527	8 017
Getötete u. verletzte Personen						
auf Krafrädern	2 151	538	2 689	2 393	594	2 987
auf Kraftwagen ¹⁾	1 309	651	1 960	1 564	732	2 296
auf Mopeds	491	72	563	651	100	751
auf Fahrrädern	434	58	492	539	52	591
als Fussgänger und andere	1 416	140	1 556	1 500	119	1 619
Zusammen	5 801	1 459	7 260	6 647	1 597	8 244

1) PKW, Kraftomnibusse, LKW, sonstige Kraftfahrzeuge und Fahrzeuge.

Getötete und verletzte Personen nach Lebensalter, Verkehrsbeteiligung und Ortslage

im Jahre 1959

1. Innerhalb von Ortschaften

Alter von bis unter.... Jahren	Getötete oder verletzte Personen					
	auf Kraft- rädern	auf Kraft- wagen ¹⁾	auf Mopeds	auf Fahr- rädern	als Fuss- gänger	ins- gesamt
Getötete Personen						
unter 6	—	—	—	—	9	9
6 bis unter 14	—	1	—	1	9	11
14 bis unter 25	19	10	—	1	4	34
25 bis unter 55	19	15	7	1	10	52
55 und mehr	1	2	1	4	43	51
Zusammen	39	28	8	7	75	157
Schwerverletzte Personen						
unter 6	—	4	2	—	100	106
6 bis unter 14	—	2	—	25	125	152
14 bis unter 25	364	106	56	46	72	644
25 bis unter 55	219	154	79	38	111	601
55 und mehr	7	19	15	15	109	165
Zusammen	590	285	152	124	517	1 668
Leichtverletzte Personen						
unter 6	10	18	2	5	164	199
6 bis unter 14	13	28	2	59	188	290
14 bis unter 25	998	326	223	182	162	1 891
25 bis unter 55	716	786	218	126	234	2 080
55 und mehr	27	93	46	36	160	362
Zusammen	1 764	1 251	491	408	908	4 822
Verletzte Personen zus.						
unter 6	10	22	4	5	264	305
6 bis unter 14	13	30	2	84	313	442
14 bis unter 25	1 362	432	279	228	234	2 535
25 bis unter 55	935	940	297	164	345	2 681
55 und mehr	34	112	61	51	269	527
Zusammen	2 354	1 536	643	532	1 425	6 490
Getötete und verletzte Personen						
unter 6	10	22	4	5	273	314
6 bis unter 14	13	31	2	85	322	453
14 bis unter 25	1 381	442	279	229	238	2 569
25 bis unter 55	954	955	304	165	355	2 733
55 und mehr	35	114	62	55	312	578
Zusammen	2 393	1 564	651	539	1 500	6 647

¹⁾ PKW, Kraftomnibusse, LKW, sonstige Kraftfahrzeuge und Fahrzeuge.

Getötete und verletzte Personen nach Lebensalter, Verkehrsbeteiligung und Ortslage

im Jahre 1959

2. Ausserhalb von Ortschaften

Alter von....bis unter..... Jahren	Getötete oder verletzte Personen					
	auf Kraft- rädern	auf Kraft- wagen ¹⁾	auf Mopeds	auf Fahr- rädern	als Fuss- gänger	ins- gesamt
Getötete Personen						
unter 6	—	—	—	—	—	—
6 bis unter 14	—	—	—	—	—	—
14 bis unter 25	15	9	2	1	4	31
25 bis unter 55	18	7	2	1	2	30
55 und mehr	1	2	2	2	2	9
Zusammen	34	18	6	4	8	70
Schwerverletzte Personen						
unter 6	1	2	—	—	3	6
6 bis unter 14	3	2	—	—	6	11
14 bis unter 25	129	91	18	7	16	261
25 bis unter 55	86	111	13	10	16	236
55 und mehr	4	7	2	1	11	25
Zusammen	223	213	33	18	52	539
Leichtverletzte Personen						
unter 6	4	4	—	1	4	13
6 bis unter 14	2	5	2	5	7	21
14 bis unter 25	189	178	22	11	19	419
25 bis unter 55	136	276	27	11	20	470
55 und mehr	6	38	10	2	9	65
Zusammen	337	501	61	30	59	988
Verletzte Personen zus.						
unter 6	5	6	—	1	7	19
6 bis unter 14	5	7	2	5	13	32
14 bis unter 25	318	269	40	18	35	680
25 bis unter 55	222	387	40	21	36	706
55 und mehr	10	45	12	3	20	90
Zusammen	560	714	94	48	111	1 527
Getötete und verletzte Personen						
unter 6	5	6	—	1	7	19
6 bis unter 14	5	7	2	5	13	32
14 bis unter 25	333	278	42	19	39	711
25 bis unter 55	240	394	42	22	38	736
55 und mehr	11	47	14	5	22	99
Zusammen	594	732	100	52	119	1 597

¹⁾ PKW, Kraftomnibusse, LKW, sonstige Kraftfahrzeuge und Fahrzeuge.

Getötete und verletzte Personen nach Lebensalter, Verkehrsbeteiligung und Ortslage

im Jahre 1959

3. Innerhalb und ausserhalb von Ortschaften

Alter von... bis unter Jahren	Getötete oder verletzte Personen					
	auf Kraft- rädern	auf Kraft- wagen ¹⁾	auf Mopeds	auf Fahr- rädern	als Fuss- gänger	ins- gesamt
Getötete Personen						
unter 6	—	—	—	—	9	9
6 bis unter 14	—	1	—	1	9	11
14 bis unter 25	34	19	2	2	8	65
25 bis unter 55	37	22	9	2	12	82
55 und mehr	2	4	3	6	45	60
Zusammen	73	46	14	11	83	227
Schwerverletzte Personen						
unter 6	1	6	2	—	103	112
6 bis unter 14	3	4	—	25	131	163
14 bis unter 25	493	197	74	53	88	905
25 bis unter 55	305	265	92	48	127	837
55 und mehr	11	26	17	16	120	190
Zusammen	813	498	185	142	569	2 207
Leichtverletzte Personen						
unter 6	14	22	2	6	168	212
6 bis unter 14	15	33	4	64	195	311
14 bis unter 25	1 187	504	245	193	181	2 310
25 bis unter 55	852	1 062	245	137	254	2 550
55 und mehr	33	131	56	38	169	427
Zusammen	2 101	1 752	552	438	967	5 810
Verletzte Personen zus.						
unter 6	15	28	4	6	271	324
6 bis unter 14	18	37	4	89	326	474
14 bis unter 25	1 680	701	319	246	269	3 215
25 bis unter 55	1 157	1 327	337	185	381	3 387
55 und mehr	44	157	73	54	289	617
Zusammen	2 914	2 250	737	580	1 536	8 017
Getötete und verletzte Personen						
unter 6	15	28	4	6	280	333
6 bis unter 14	18	38	4	90	335	485
14 bis unter 25	1 714	720	321	248	277	3 280
25 bis unter 55	1 194	1 349	346	187	393	3 469
55 und mehr	46	161	76	60	334	677
Zusammen	2 987	2 296	751	591	1 619	8 244
darunter: weiblich	293	559	57	121	616	1 646

¹⁾ Personenkraftwagen, Kraftomnibusse, LKW, sonstige Kraftfahrzeuge und Fahrzeuge.

**Strassenverkehrsunfälle nach Kreisen
in den Jahren 1958 u. 1959**

Kreis	1958		1959		Zunahme	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
Unfälle mit Personenschaden						
Saarbrücken-Stadt	866	16,1	979	16,1	113	13,0
Saarbrücken-Land	1 148	21,4	1 250	20,6	102	8,9
Saarlouis	900	16,8	1 126	18,6	226	25,1
Merzig-Wadern	367	6,8	445	7,3	78	21,3
Ottweiler	844	15,7	931	15,4	87	10,3
St. Wendel	346	6,4	362	6,0	16	4,6
St. Ingbert	383	7,1	402	6,6	19	5,0
Homburg	522	9,7	571	9,4	49	9,4
Saarland	5 376	100,0	6 066	100,0	690	12,8

Unfälle mit nur Sachschaden						
Saarbrücken-Stadt	1 892	31,0	2 417	32,1	525	27,7
Saarbrücken-Land	1 256	20,6	1 537	20,4	281	22,4
Saarlouis	697	11,4	908	12,1	211	30,3
Merzig-Wadern	306	5,0	398	5,3	92	30,1
Ottweiler	817	13,4	921	12,2	104	12,7
St. Wendel	301	4,9	346	4,6	45	15,0
St. Ingbert	371	6,1	463	6,2	92	24,8
Homburg	464	7,6	533	7,1	69	14,9
Saarland	6 104	100,0	7 523	100,0	1 419	23,2

Unfälle insgesamt						
Saarbrücken-Stadt	2 758	24,0	3 396	25,0	638	23,1
Saarbrücken-Land	2 404	20,9	2 787	20,5	383	15,9
Saarlouis	1 597	13,9	2 034	15,0	437	27,4
Merzig-Wadern	673	5,9	843	6,2	170	25,3
Ottweiler	1 661	14,5	1 852	13,6	191	11,5
St. Wendel	647	5,6	708	5,2	61	9,4
St. Ingbert	754	6,6	865	6,4	111	14,7
Homburg	986	8,6	1 104	8,1	118	12,0
Saarland	11 480	100,0	13 589	100,0	2 109	18,4

Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden und Unfallopfer nach Kreisen im Jahre 1959

Kreis	Unfallopfer							
	insgesamt	davon			insgesamt	Veränderung gegenüber 1958 in vH		
		Ge-tötete ¹⁾	Schwer-verletzte ²⁾	Leicht-verletzte ³⁾		Ge-tötete ¹⁾	Schwer-verletzte ²⁾	Leicht-verletzte ³⁾
Saarbrücken-Stadt	1 202	26	255	921	+ 12,7	-	- 12,7	+ 23,0
Saarbrücken-Land	1 705	51	472	1 182	+ 10,6	-	+ 2,4	+ 14,9
Saarlouis	1 593	35	427	1 131	+ 19,6	- 20,5	+ 21,0	+ 21,0
Merzig-Wadern	634	21	163	450	+ 23,3	- 22,2	+ 4,5	+ 86,0
Ottweiler	1 268	35	400	833	+ 13,5	+ 34,6	+ 7,8	+ 15,7
St. Wendel	479	11	165	303	+ 0,8	- 38,9	+ 5,8	+ 0,7
St. Ingbert	561	18	133	410	+ 9,1	+ 12,5	- 13,1	+ 18,8
Homburg	802	30	192	580	+ 14,6	+ 87,5	+ 7,3	+ 14,9
Saarland	8 244	227	2 207	5 810	+ 13,6	+ 1,3	+ 4,1	+ 18,2

1) Einschl. der innerhalb 30 Tagen an den Unfallfolgen Gestorbenen. - 2) Stationärer Krankenhausbehandlung zugeführte Verletzte. - 3) Sonstige Verletzte.

**Strassenverkehrsunfälle in den saarländischen Gemeinden über 5 000 Einwohnern
in den Jahren 1958 und 1959**

Gemeinde	Unfälle insgesamt		Unfallopfer							
			Getötete ¹⁾		Schwer- verletzte		Leicht- verletzte		insgesamt	
	1958	1959	1958	1959	1958	1959	1958	1959	1958	1959
Saarbrücken-Stadt	2 758	3 396	26	26	292	255	749	921	1 067	1 202
Kreis Saarbrücken-Land										
Altenkessel	24	40	1	—	6	5	20	24	27	29
Bischmisheim	45	51	3	1	6	8	22	15	31	24
Dudweiler	256	307	6	5	41	43	98	113	145	161
Fechingen	52	32	1	3	14	10	26	15	41	28
Friedrichsthal	143	183	2	4	28	39	69	88	99	131
Gersweiler	88	106	2	1	15	17	48	32	65	50
Grossrosseln	31	32	1	—	7	7	9	14	17	21
Güdingen	41	51	3	—	15	7	19	24	37	31
Heusweiler	85	63	1	—	11	7	34	22	46	29
Köllerbach	40	46	1	2	10	6	18	28	29	36
Ludweiler/Warndt	58	69	1	3	12	21	21	33	34	57
Püttlingen	94	71	3	—	18	10	50	34	71	44
Quierschied	81	92	1	3	20	16	33	36	54	55
Riegelsberg	86	137	—	3	20	21	39	50	59	74
Scheidt	102	171	1	2	25	21	45	80	71	103
Sulzbach-Stadt	175	211	1	2	24	25	66	85	91	112
Völklingen-Stadt	598	683	13	11	92	112	219	290	324	413
Übrige Gemeinden zusammen	405	442	10	11	97	97	193	199	300	307
Kreis Saarlouis										
Bous/Saar	96	100	2	3	15	16	50	55	67	74
Dillingen-Stadt	211	234	7	5	48	40	119	124	174	169
Ensdorf	78	97	3	2	15	23	62	40	80	65
Hostenbach	16	20	—	—	5	4	12	14	17	18
Lebach	85	109	2	—	8	10	43	74	53	84
Saarlouis-Stadt	450	603	7	4	89	115	227	285	323	404
Saarwellingen	71	87	3	3	14	28	64	57	81	88
Schmelz	58	73	3	2	19	15	39	33	61	50
Schwalbach/Saar	43	68	1	—	18	22	21	41	40	63
Übrige Gemeinden zusammen	489	643	16	16	122	154	298	408	436	578
Kreis Merzig-Wadern										
Merzig-Stadt	136	179	10	3	37	21	77	105	124	129
Übrige Gemeinden zusammen	537	664	17	18	119	142	254	345	390	505
Kreis Ottweiler										
Elversberg	64	70	2	4	12	16	24	25	38	45
Eppelborn	40	53	—	—	13	11	21	42	34	53
Heiligenwald	58	57	1	—	11	20	23	25	35	45
Illingen	65	70	2	—	17	9	26	48	45	57
Landsweiler-Reden	63	84	1	1	13	22	28	41	42	64
Merchweiler	78	73	1	—	16	19	32	30	49	49
Neunkirchen-Stadt	735	822	7	17	136	138	302	319	445	474
Ottweiler-Stadt	81	94	—	2	18	22	32	46	50	70
Schiffweiler	49	44	1	—	5	10	23	20	29	30
Spiesen	47	64	3	—	14	23	23	33	40	56
Wemmetsweiler	38	26	—	1	14	6	16	14	30	21
Wiebelskirchen	95	106	1	3	27	25	33	47	61	75
Übrige Gemeinden zusammen	248	289	7	7	75	79	137	143	219	229
Kreis St. Wendel										
St. Wendel-Stadt	151	195	1	1	24	33	49	58	74	92
Übrige Gemeinden zusammen	496	513	17	10	132	132	252	245	401	387
Kreis St. Ingbert										
Blieskastel-Stadt	82	87	—	1	16	13	31	37	47	51
Rohrbach	121	101	1	2	20	15	54	57	75	74
St. Ingbert-Stadt	357	446	6	10	51	48	163	171	220	229
Übrige Gemeinden zusammen	194	231	9	5	66	57	97	145	172	207
Kreis Homburg										
Homburg-Stadt	474	538	7	11	83	69	253	308	343	388
Bexbach	96	98	1	1	19	18	41	38	61	57
Übrige Gemeinden zusammen	416	468	8	18	77	105	211	234	296	357

1) Einschliesslich der innerhalb 30 Tagen an den Unfallfolgen Gestorbenen.

Statistisches Meldeblatt eines Straßenverkehrsunfalles

1 **Unf B**

Ein meldepflichtiger Unfall liegt vor, wenn infolge des **Fahrverkehrs** auf öffentlichen Wegen u. Plätzen Personen verletzt od. getötet od. Sachschäden verursacht worden sind. Für jeden Unfall ist (auch bei Beteiligung mehrerer Verkehrsteilnehmer) nur ein Meldeblatt auszufertigen. Die Ausfertigung hat in d. Regel bis z. 3. Tag, spätestens bis z. 8. Tag nach dem Unfall od. nach seinem Bekanntwerden zu geschehen.

Bei Ausfüllung des Meldeblattes sind die Erläuterungen zu den mit einer Hinweiszahl, z. B. (6), (8a) usw., versehenen Fragen im Merkblatt genau zu beachten.

A Ort (1) und Zeit des Unfalles

Kreis: 2 Gemeinde: Wochentag:

Straße, Platz, Gemarkung, Straßenkilometer usw.: Pol. Insp.: 3 Datum: 5

Stunde: 6 (24-Stunden-Zeit)

B Nähere Beschreibung des Unfallortes
(Zutreffendes ankreuzen)

Der Unfall ereignete sich 7

- a) auf einer Bundesautobahn (3) 8
- b) „ der Bundesstraße Nr.
- c) „ einer Landstraße I. Ordnung
- d) „ „ „ II. „
- e) „ „ anderen Straße

- auf einer Straßenkreuzung oder -einemündung (3a)
- auf einem schienengleichen Wegübergang (nur mit dem Eisenbahnverkehr zusammenhängende Unfälle) (4)
 - a) mit Schranken
 - b) ohne Schranken
- auf einer Kuppe (Hügelkamm) (5)
- in einer Kurve
- auf einer Straße
 - a) m. ungeteilter (6) Fahrh. u. 2-Richtungsverk. ohne Radweg (8)
 - b) „ „ (6) „ „ mit Radweg (8)
 - c) m. geteilter (7) Fahrh. u. 2-Richtungsverk. ohne Radweg (8)
 - d) „ „ (7) „ „ mit Radweg (8)
 - e) mit Verkehr in nur einer Richtung (Einbahnstr.)

Ortslage (2)		
ge-	nicht ge-	
sch-	sch-	
l-	l-	
1		5
2		6
3		7
4		8
		9
		1
		2
		3
		1
		2
		1
		2
		1
		2
		3
		4
		5

E Nähere Angaben über die beteiligten Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugführer (einschl. Mopeds und Mopedfahrer) *

Art des Kraftfahrzeuges (einzeln auflisten)	Zivil- kraftfahrzeug		Militär-	Ge- schlecht des Kraft- fahrzeugführers	Alter
	Nationalität des Kraftfahrzeuges eintragen**)	Deutsch (ankreuzen)	Ausl.		
(Beispiel): Pkw	deutsch			weibl.	29
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					
*) Bei mehr als 5 beteiligten Kraftfahrzeugen (einschl. Mopeds) besondere Aufstellung beifügen.		11	12	13	14
**) Bei Mopeds Nationalität des Mopedfahrers eintragen.					

C Art des Unfalles (Zutreffendes ankreuzen)

Der Unfall ereignete sich 9

- durch Zusammenstoß zwi. fahrenden Fahrzeugen
- durch Auffahren eines Fahrzeuges
 - a) auf ein voranfahrendes Fahrzeug
 - b) auf ein im Verkehr vorübergeh. halt. Fahrzeug
 - c) auf ein parkendes Fahrzeug
 - d) auf einen anderen Gegenstand auf oder neben d. Fahrbahn (8a)
- zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger
- auf andere Art und welche?

	1
	2
	3
	4
	5
	6
	7

F Vorläufig festgest. unmittelb. Unfallursachen u. Umstände (27)

I. Ursachen beim Führer des Fahrzeuges (28)

Ursache(n) beim Führer eines (29)	Zutreffendes ankreuzen							
	Kra- des	Pkw	Bus	Lkw	Mo- ped	Ra- des	sonst Fz.	
1. Nichtbeachten der Vorfahrt...								01
2. Falsches Einbiegen oder Wenden								02
3. Fehler beim Überholvorgang oder beim Vorbeifahren								03
4. Fehler beim Begegnungsverkehr								04
5. Nichtbeachten d. pol. Verkehrsregel. (Zeichen des Polizeibeamten, Ampeln usw., jedoch nicht der Verkehrszeichen)								05
6. Falsches Verhalten an markierten Fußgängerüberwegen								06
7. Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen								07
8. Nichtbeachten der von and. Fahrzeugführern gegebenen Zeichen								08
9. Vorschriftenwidriges Fahren an Straßenbahnhaltstellen								09
10. Nichtbeachten der Abblendvorschriften								10
11. Nichtbeachten der für schienen- gleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen								11
12. Fahren auf d. falschen Fahrbahn, Fahren außerh. d. Fahrbahn (31)								12
13. Verkehrswidriges Parken (32) ..								13
14. Übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände								14
15. Zu dichtes Auffahren								15
16. Unachtsam. Öffnen d. Wagentür								16
17. Unachtsames Zurückfahren, unachtsames Ein- und Ausfahren								17
18. Fahrer unter Alkoholeinfluß (34a)								18
19. Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers (35)								19
20. Körperliche od. gesundheitliche Behinderung des Fahrers								20
21. Sonstige Ursachen beim Führer des Fahrzeuges und welche? (36)								21

D Am Unfall beteiligte Verkehrsteilnehmer (9)

	Anzahl eintragen	Bei Flucht nach Verkehrsunfall außerdem ankreuzen
1. Krafträder (ohn. Kraftroller u. Mopeds) mit einem Hubraum von (einzeln eintragen) <input type="text"/> ccm <input type="text"/> ccm <input type="text"/> ccm <input type="text"/> ccm		
2. Kraftroller (Motorroller) (12a)	09	
3. Personenkraftwagen (einschl. Kranken- und Kombinationskraftwagen) (13), auch mit Anhänger	11	
4. Kraftomnibussé (14), auch mit Anhänger	21	
5. Oberleitungsomnibusse (15), auch mit Anhänger	22	
6. Liefer- und Lastkraftwagen ohne Anhänger (16) <input type="text"/> kg <input type="text"/> kg <input type="text"/> kg <input type="text"/> kg (Für jedes Fahrzeug zulässiges Gesamtgewicht eintragen)		
7. Liefer- und Lastkraftwagen mit Anhänger (16) <input type="text"/> kg <input type="text"/> kg <input type="text"/> kg <input type="text"/> kg (Für jedes Zugfahrzeug zulässiges Gesamtgewicht eintragen)		
8. Sattelschlepper (Sattelzgm.) (17), auch mit Anhänger	51	
9. Andere Zugmaschinen, auch mit Anhänger	52	
10. Sonstige Kraftfahrzeuge, auch mit Anhänger	53	
11. Straßenbahnen (18) (nur Schienenfahrzeuge)	61	
12. Eisenbahnen (18) (nur Schienenfahrzeuge)	62	
13. Fahrräder (ohne Hilfsmotor)	71	
14. Mopeds und sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor (19)	72	
15. Fußgänger (20)	81	
16. Bespannte Fuhrwerke (auch bespannte Schlitzen)	91	
17. Handwagen und Handkarren	92	
18. Geführte oder frei herumlaufende Tiere (21)	93	
19. Sonstige Verkehrsteilnehmer einschl. sonstiger und unbekannter Fahrzeuge und welche? (22) ..	94	

