

**Statistik von Baden-Württemberg**  
**Band 13**

---

**Die Straßenverkehrsunfälle**  
**in Baden - Württemberg**  
**im Jahre 1953**

Mit einer Einführung in die  
Straßenverkehrsunfallstatistik

Herausgegeben vom Statistischen Landesamt  
Baden - Württemberg

Nachdruck, auch im Auszug nur mit Quellenangabe gestattet.

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

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

Preis DM 5.—

## Vorwort

Bis zum Jahre 1952 sind die Statistischen Meldeblätter für Straßenverkehrsunfälle von den Polizeidienststellen für ihre Bereiche zu Nachweisungen zusammengefaßt und an die Statistische Zentralstelle weitergegeben worden. Die Aufbereitung des gesamten Materials beschränkte sich bei diesem Verfahren auf die Summierung der im Meldeblatt enthaltenen Angaben. Mit Beginn des Jahres 1953 ist hier ein entscheidender Wandel eingetreten. Um die Möglichkeit einer eingehenden Erforschung der Straßenverkehrsunfälle und ihrer Ursachen zu schaffen, ist das Statistische Meldeblatt bedeutend erweitert worden. An die Polizeibeamten, die sich für die Straßenverkehrsunfallstatistik sehr aufgeschlossen gezeigt haben, mußten dadurch erhöhte Anforderungen gestellt werden. Die frühere Form der Aufbereitung konnte jedoch nicht mehr beibehalten werden. Mit dem 1. Januar 1953 ist in Baden-Württemberg die Straßenverkehrsunfallstatistik auf das Statistische Landesamt übergegangen, dem die Statistischen Meldeblätter von den Polizeidienststellen unmittelbar eingesandt werden, womit nun gegenüber früher die Möglichkeit einer sehr vielseitigen kombinierten Auszählung geschaffen worden ist. Das erste Ergebnis einer solchen umfassenden Auszählung der Statistischen Meldeblätter der Straßenverkehrsunfälle wird in diesem Band für das Jahr 1953 vorgelegt.

Es wird der Arbeit mehrerer Jahre bedürfen, um aus der Fülle des nunmehr Möglichen die Merkmalskombinationen praktisch zu erproben und zu entwickeln, die neue wesentliche Aufschlüsse über die Straßenverkehrsunfälle und deren komplizierte Zusammenhänge mit den augenblicklichen Verkehrsverhältnissen erwarten lassen. Über den Rahmen der allgemeinen, im ganzen Bundesgebiet einheitlich durchgeführten Aufbereitungsarbeiten hinaus hat das Statistische Landesamt noch weitere Untersuchungen durchgeführt, deren Ergebnisse, soweit sie genügend gesichert erscheinen, auch in dem vorliegenden Band dargestellt werden. Die angefangenen Arbeiten bedürfen noch der Fortführung in den nächsten Jahren. Dazu sind auch noch Untersuchungen über die Unfälle mit der Ursache übermäßiger Geschwindigkeit angebracht, die für diesen Band nicht mehr abgeschlossen werden konnten.

Wie schon die Betonung der regionalen Untersuchungen bei der Auswertung der Ergebnisse für das Jahr 1953 erkennen läßt, ist bei der Gestaltung des Bandes weitgehend auf die örtlichen Belange Rücksicht genommen. So sind vor allen Dingen die wichtigsten Ergebnisse für die einzelnen Kreise sowie auch die gemeindeweise ermittelten Unfallzahlen für alle Bundesstraßen unseres Landes in den Tabellenteil aufgenommen worden.

Im Gegensatz zu den vorangegangenen Jahren darf jetzt mit einem verhältnismäßig großen Interesse an den statistischen Tatsachen über die Verkehrsgefahren gerechnet werden. Der Wandel, der sich hier vollzogen hat, hängt wohl mit den ausführlichen Debatten über die Verkehrsgesetze und mit der vielfältigen und rührigen Arbeit der Verkehrserziehung in unserem Lande zusammen. Aus diesem Grunde sind in dem ersten großen statistischen Quellenband über Straßenverkehrsunfälle, der für eine etwas weitere Verbreitung gedacht ist, auch eingehende Ausführungen und Erläuterungen über die Straßenverkehrsunfallstatistik vorangestellt worden, die dazu dienen sollen, ihr Verständnis zu erleichtern und zu vertiefen.

Die wissenschaftliche Leitung der abgeschlossenen Arbeiten lag in Händen von Regierungsrat Dr. Ander, der auch die Einführung in die Straßenverkehrsunfallstatistik und die Darstellung der allgemeinen Ergebnisse verfaßt hat. Die Durchführung der Aufbereitungsarbeiten sowie der regionalen Untersuchungen war Aufgabe von Dipl.-Ing. Mach, der auch die entsprechenden Teile der Darstellung verfaßt hat.

Das Manuskript der vorliegenden Veröffentlichung ist am 27. April abgeschlossen worden. Durch eine verhältnismäßig schnelle Abwicklung der Arbeiten der Druckerei ist es möglich geworden, den Band noch während der im Mai 1955 stattfindenden Verkehrserziehungswochen herauszubringen.

Stuttgart, im Mai 1955

Statistisches Landesamt  
Baden - Württemberg

## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort . . . . .</b>	<b>3</b>
<b>Einführung in die Straßenverkehrsunfallstatistik . . . . .</b>	<b>9</b>
1. Verkehrsentwicklung und Straßenverkehrsunfallstatistik . . . . .	9
2. Das Unfallereignis, seine Beobachtung, polizeiliche Meldung und statistische Erfassung . . . . .	10
3. Erhebungseinheit, Zählbegriffe, Merkmale und Kombinationen der Auszählung . . . . .	16
4. Einige Bemerkungen über die Ursachenforschungen im Rahmen der Straßenverkehrsunfallstatistik . . . . .	25
 <b>Die Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg im Jahr 1953 . . . . .</b>	 <b>29</b>
<b>A) Allgemeine Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik . . . . .</b>	<b>29</b>
1. Gesamtüberblick . . . . .	29
2. Die bei Straßenverkehrsunfällen getöteten und verletzten Personen . . . . .	30
3. Die an den Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer . . . . .	32
4. Die Straßenverkehrsunfälle nach Monaten, Wochentagen und Tagesstunden . . . . .	35
5. Die Straßenverkehrsunfälle nach Straßenklassen . . . . .	39
6. Die Straßenverkehrsunfälle auf Kreuzungen und Einmündungen sowie in Kurven. . . . .	40
7. Die häufigsten Formen der Verkehrsunfälle . . . . .	41
8. Die Unfallursachen . . . . .	42
9. Gefährdung und Ursachenanteil von Kraftfahrzeugen, Radfahrern und Fußgängern bei Straßenverkehrsunfällen . . . . .	50
 <b>B) Ergebnisse regionaler Untersuchungen . . . . .</b>	 <b>55</b>
Vorbemerkung. . . . .	55
1. Die Verkehrsunfälle auf den Bundesstraßen . . . . .	55
2. Die Verkehrsunfälle auf schienengleichen Wegübergängen . . . . .	58
3. Die Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen . . . . .	60
 <b>Tabellenteil . . . . .</b>	 <b>80</b>



## Tabellenteil

1. Die Hauptergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik nach Kreisen . . . . .	80
a) Unfälle und Unfallfolgen . . . . .	80
b) Verkehrsteilnehmer und Unfallursache . . . . .	82
2. Straßenverkehrsunfälle, getötete und verletzte Personen in den Gemeinden mit 5000 und mehr Einwohnern . . . . .	84
3. Straßenverkehrsunfälle nach Monaten und Schadensgruppen . . . . .	85
4. Straßenverkehrsunfälle nach Wochentagen und Schadensgruppen . . . . .	86
5. Straßenverkehrsunfälle nach Tagesstunden und Monaten . . . . .	86
a) nach Ortslagen . . . . .	84
b) nach Schadensgruppen . . . . .	88
6. Straßenverkehrsunfälle nach der Art des Unfallvorgangs, der Schadensgruppe und der Straßenklasse . . . . .	89
7. Verkehrsunfälle auf Straßenkreuzungen und in Kurven nach Art des Unfallvorgangs und Ortslagen . . . . .	90
8. Straßenverkehrsunfälle nach Straßenarten und Schadensgruppen . . . . .	90
9. Straßenverkehrsunfälle zwischen zwei Verkehrsteilnehmern . . . . .	91
10. Die an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer . . . . .	91
11. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen beim Fahrzeugführer oder beim Fahrzeug . . . . .	93
a) bei Unfällen in geschlossener Ortslage . . . . .	93
b) bei Unfällen in nichtgeschlossener Ortslage . . . . .	94
c) bei Unfällen in geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage zusammen . . . . .	95
12. Vorläufig festgestellte beim Fahrzeugführer liegende unmittelbare Ursachen bei Unfällen mit Getöteten und Verletzten sowie Unfällen mit nur Sachschaden . . . . .	96
13. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen beim Fußgänger . . . . .	97
14. In Straßenverhältnissen, Witterungseinflüssen und anderen Einflüssen liegende Unfallursachen . . . . .	97
15. Bei Straßenverkehrsunfällen getötete und verletzte Personen nach Geschlecht, Beteiligung am Straßenverkehr und Lebensalter . . . . .	98
16. Unfälle und Unfalldichte (je km) auf den Bundesstraßen Baden-Württembergs . . . . .	100
17. Unfälle und Unfalldichte auf den Bundesstraßen der Regierungsbezirke . . . . .	101
18. Die Verkehrsunfälle auf den einzelnen Bundesstraßen in Baden-Württemberg nach Gemeinden in geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage . . . . .	102
19. Straßenverkehrsunfälle, Getötete, Verletzte sowie Unfalldichte in den Ländern der Bundesrepublik 1953 . . . . .	109
20. Straßenverkehrsunfälle sowie die dabei getöteten und verletzten Personen in Baden-Württemberg 1950 bis 1953 . . . . .	109
21. Bestand an fahrberechtigten Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 1. Juli 1953 (ohne Bahn und Post). . . . .	110
22. Länge der klassifizierten Straßen in den Kreisen — Stand 1. 7. 1953. . . . .	111

## Verzeichnis der beigegebenen Karten und Schaubilder

### Karten

Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 1953 nach Kreisen auf 10000 Einwohner . . . . .	28
Die Straßenverkehrsunfälle auf den Bundesstraßen in Baden-Württemberg 1953, dargestellt in der Verteilung nach Gemeinden, getrennt nach geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage . . . . .	57
Die Straßenverkehrsunfälle auf der Autobahn Ulm—Karlsruhe im Jahre 1953, in Verbindung mit dem Höhenplan, dargestellt nach Betriebskilometern . . . . .	65
Unfallhäufigkeit auf den Autobahnen in Baden-Württemberg 1953 dargestellt nach den Zählabschnitten der Verkehrszählung 1952/53 . . . . .	77
Unfallhäufigkeit auf den Bundesautobahnen und auf Teilen gleichlaufender Bundesstraßen in Baden-Württemberg 1953. . . . .	77

### Schaubilder im Text

Straßenverkehrsunfälle nach Schadensgruppen . . . . .	30
Bei Straßenverkehrsunfällen getötete und verletzte Personen nach dem Geschlecht und ihrer Beteiligung am Straßenverkehr . . . . .	32
An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer nach Ortslage und Schadensgruppen . . . . .	34
Straßenverkehrsunfälle sowie die daran beteiligten Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Krafträder und Fahrräder nach Monaten . . . . .	36
Straßenverkehrsunfälle nach Schadensgruppen und Monaten . . . . .	37
Straßenverkehrsunfälle nach Tagesstunden . . . . .	38
Straßenverkehrsunfälle nach Schadensgruppen und nach Tagesstunden . . . . .	39
Die häufigsten Unfallursachen bei Führern von Fahrzeugen nach den vorläufigen Feststellungen der Polizeibeamten . . . . .	45
In äußeren witterungsbedingten Umständen liegende Unfallursachen nach Monaten . . . . .	50
Straßenverkehrsunfälle von Krafträdern, Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Radfahrern und Fußgängern in der Verteilung nach Schadensgruppen . . . . .	52
Straßenverkehrsunfälle, an denen Lastkraftwagen beteiligt waren . . . . .	53
Verteilung der Straßenverkehrsunfälle auf der Autobahn im Raum Mannheim-Heidelberg . . . . .	64
Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen nach Monaten im Vergleich zu den Unfällen in nicht geschlossener Ortslage . . . . .	65
Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen nach Wochentagen im Vergleich zu den Unfällen in nicht geschlossener Ortslage . . . . .	65
Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen nach Tagesstunden im Vergleich zu den Unfällen in nicht geschlossener Ortslage . . . . .	66
Unfallursachen beim Führer eines Fahrzeuges auf den Autobahnen . . . . .	71
Unfallursachen beim Fahrzeug und seiner Ladung auf den Autobahnen . . . . .	72
Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen im Vergleich zu den Unfällen in nichtgeschlossener Ortslage . . . . .	74

# Einführung in die Straßenverkehrsunfallstatistik

## 1. Verkehrsentwicklung und Straßenverkehrsunfallstatistik

Die Statistik der Straßenverkehrsunfälle gehört nicht zu den alten, sozusagen klassischen Statistiken. Sie ist eine Erscheinung der neuesten Zeit. Zu Anfang des Jahrhunderts ist zwar in Deutschland eine solche Statistik angeordnet und durchgeführt worden. Diese 1906 begonnene „Statistik der schädigenden Ereignisse beim Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ fand nach dem 1. Weltkrieg nur noch im damaligen Land Baden von 1925 an eine gewisse Fortsetzung. Im Jahre 1929 begann Bayern mit einer solchen Erhebung, die aber nicht allein auf die Kraftfahrzeugunfälle beschränkt war, sondern sich auf alle im Straßenverkehr vorkommenden Unfälle erstreckte. Erst vom Oktober 1935 an wurde dann eine allgemeine Statistik der Unfälle im Straßenverkehr für das ganze Reichsgebiet eingerichtet, wobei im wesentlichen die Grundlagen der bayerischen Erhebung übernommen werden konnten.

Die allgemeine Einführung der Straßenverkehrsunfallstatistik folgte bereits auf eine Periode geradezu stürmischer Entwicklung des motorisierten Straßenverkehrs. So ist z. B. von 1924 bis 1936 die Zahl der zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge auf das Zehnfache gestiegen. Die naturgemäß im Gefolge dieser Entwicklung auftretenden Unfallgefahren, die in einer steigenden Zahl von Todesopfern und von Verletzten deutlich und bewußt wurden, machten eine statistische Erfassung der Straßenverkehrsunfälle und Untersuchungen ihrer Ursachen schließlich dringend notwendig. Auf den Erfahrungen der 1936 begonnenen Statistik ist die gegenwärtige Straßenverkehrsunfallstatistik in der Nachkriegszeit aufgebaut worden, die das damals verwendete Meldeblatt im wesentlichen übernahm. Die außerordentliche Dringlichkeit einer umfassenden Beobachtung der Straßenverkehrsunfälle und der Erforschung ihrer Ursachen, wie sie durch die weiter stark steigenden Unfallzahlen geboten erscheint, gab 1953 den Anlaß zu einem weiteren Ausbau der Statistik.

Wie sich im Laufe der Entwicklung des Kraftverkehrs auf den Straßen ein unabwiesbares Interesse an einer Statistik der Straßenverkehrsunfälle ergeben mußte, wird aus der nachstehenden Zahlenübersicht deutlich. Zu der Zeit der ersten Anschreibung von Straßenverkehrsunfällen gab es in Baden-Württemberg einen für die heutige Vorstellung außerordentlich bescheidenen Bestand von rund 3700 Kraftfahrzeugen. Im Laufe eines Jahres sind damals 164 Verkehrsunfälle von Kraftfahrzeugen gezählt worden. Die umwälzende Veränderung im Straßenverkehr geht daraus

hervor, daß heute die Bestände an Kraftfahrzeugen fast das 200fache der damaligen Zeit betragen, während die Unfallzahlen auf mehr als das 400fache angestiegen sind. Auf 10000 Einwohner kamen 1936 rund 50mal so viel Kraftfahrzeuge und 12mal so viel Unfälle, 1953 sogar 120mal so viel Kraftfahrzeuge und 25mal

Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes und der Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg

Jahr	Zahl der		Auf 10000 Einwohner kamen		Auf 1000 Kraftfahrzeuge des Bestandes kamen Unfälle
	Kraftfahrzeuge	Straßenverkehrsunfälle	Kraftfahrzeuge	Straßenverkehrsunfälle	
1909	3 689	164 <sup>1)</sup>	8	4	44
1924	21 816	.	44	.	.
1936	210 600	24 005	400	46	114
1953	649 931	69 940	967	103	108

<sup>1)</sup> 1. 10. 1907 bis 30. 9. 1908 nur Unfälle beim Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

so viel Unfälle als im Jahre 1909. Aber auch allein gegenüber dem Jahr 1936 ist in den Nachkriegsjahren eine überaus starke Steigerung des Kraftverkehrs eingetreten, die von einem weiteren Anwachsen der Unfallgefahren begleitet ist.

Aus der raschen Entwicklung des Straßenverkehrs ergab sich immer mehr auch die Notwendigkeit entsprechender Maßnahmen der Verkehrsregelung und der polizeilichen Überwachung. Als rechtliche Grundlage bestand früher nur das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909, dessen Fassung der allgemeinen Verkehrsentwicklung mehrfach angepaßt worden ist. Auf Grund der Fassung dieses Gesetzes vom 10. 8. 1937 wurde zwei Jahre nach der Einführung der Reichsstatistik der Straßenverkehrsunfälle die Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr (Straßenverkehrsordnung — StVO) und die Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Straßenverkehrszulassungs-Ordnung — StVZO) — beide vom 13. 11. 1937 — erlassen. Die hier anschließenden Bemühungen um die Weiterentwicklung der Verkehrsgesetzgebung und die Anpassung der Verkehrsüberwachung an die Erfordernisse des immer stärker wachsenden Verkehrs haben auch ein sehr lebhaftes Staatsinteresse an der Statistik der Straßenverkehrsunfälle entstehen lassen. Den hier zum Ausdruck kommenden Bedürfnissen entsprechend ist die Straßenverkehrsunfallstatistik in ihren Begriffen und Zielsetzungen weitgehend auch auf die Begriffe des Straßenverkehrsrechts abgestellt worden.

## 2. Das Unfallereignis, seine Beobachtung, polizeiliche Meldung und statistische Erfassung

Die Bezeichnung, die der Straßenverkehrsunfallstatistik in ihren ersten Anfängen gegeben wurde, ist bemerkenswert. Sie wurde, wie schon erwähnt, eine „Statistik der schädigenden Ereignisse beim Verkehr von Kraftfahrzeugen“ genannt. Abgesehen von der heute nicht mehr geltenden Beschränkung der Erhebung auf den Verkehr mit Kraftfahrzeugen liegt darin ein doppelter Hinweis:

1. Der Zählbegriff wird auf solche Fälle beschränkt, bei denen Schaden (Personenschaden und Sachschaden) entstanden ist.
2. Bei den zu erfassenden Zählfällen handelt es sich um Ereignisse und zwar um plötzliche, die sich nicht voraussehen lassen.

Die Bedingung, daß ein Schaden entstanden sein muß, ist von wesentlicher Bedeutung für alle Unfallbegriffe und damit auch für den Begriff des Straßenverkehrsunfalles. Sie ist heute in allen gebräuchlichen Bestimmungen des Begriffs „Unfall“ enthalten. Das frühere Reichsgericht und der Bundesgerichtshof verstehen unter einem Unfall „ein plötzlich eintretendes Ereignis, das Schaden an Menschen oder Sachen verursacht“, und unter Straßenverkehrsunfällen dementsprechend „ein plötzliches, im öffentlichen Verkehr sich abspielendes Ereignis, das zur Tötung oder Verletzung eines Menschen oder zu einer nicht ganz belanglosen Sachbeschädigung führt“. Ein Ereignis, bei dem ein Betroffener noch mit einem blauen Auge davon kommt, wäre in diesem Sinne nicht als Unfall, also soweit es sich im Straßenverkehr abspielt, nicht als Straßenverkehrsunfall zu verstehen. Es ist offensichtlich nicht ganz einfach, genau anzugeben, von wo ab ein Schaden nicht mehr als belanglos angesprochen werden kann. Unfälle mit nur geringfügigem Schaden werden oft nicht weiter in acht genommen. Wenn der entstandene Schaden jedoch größer ist, wenn z. B. ein Verkehrsteilnehmer infolge einer Verletzung oder infolge Beschädigung eines Fahrzeugs den Verkehr nicht mehr fortsetzen kann, kommt es fast durchweg zur Feststellung des Unfalles.

Das amtliche Organ für die Feststellung und Ermittlung von Straßenverkehrsunfällen ist die Polizei. Bei Straßenverkehrsunfällen können Straftatbestände gegeben sein, die gerichtlich verfolgt werden müssen, so z. B. fahrlässige Tötung oder fahrlässige Körperverletzung oder Sachbeschädigung. Weiter geben Vergehen oder Verstöße gegen die Straßenverkehrsgesetze, die am Unfallort ermittelt oder aus den Umständen geschlossen werden müssen, Anlaß zur Strafverfolgung. Auch für die gerichtliche Verfolgung von Schadensersatzansprüchen, die sich aus den Unfällen ergeben können, bedarf es amtlicher Feststellungen über den eingetretenen Schaden und seine Ursachen.

Die Zuständigkeit der Polizei für die Feststellung von Straßenverkehrsunfällen und zur Aufnahme des Tatbestandes ist im § 163 der Strafprozeßordnung verankert. Dort ist vor allem die Pflicht begründet, die Straßenverkehrsunfälle der Staatsanwaltschaft bzw. den Gerichten anzuzeigen. Für die Anzeigen sind einheitliche Formblätter entwickelt worden, von denen zwei Beispiele nebenstehend wiedergegeben werden (Verkehrsunfallanzeige bei leichten bzw. schweren Unfällen). An diesen Verfahren der Feststellung und Ermittlung von Straßenverkehrsunfällen vermag nun die Straßenverkehrsunfallstatistik anzuknüpfen. Die Verkehrsunfallanzeigen lassen sich schon unmittelbar statistisch auswerten. So sind z. B. im ehemaligen Land Württemberg-Hohenzollern, wo eine allgemeine Straßenverkehrsunfallstatistik vor 1953 noch nicht bestand, an Hand dieser Unfallanzeigen die Zahlen der Unfälle, der getöteten und verletzten Personen ermittelt worden. Durch die Anordnung über die Führung einer Straßenverkehrsunfallstatistik wird die Polizei verpflichtet, über die von ihr erfaßten Unfälle Auskunft zu geben. Zur fortlaufenden Zählung der Unfälle bedarf es eines besonderen statistischen Meldeblattes, das nicht etwa von den vom Unfall Betroffenen sondern von den Polizeidienststellen auszufüllen ist. Die Statistik der Straßenverkehrsunfälle erhält damit vorwiegend die Züge einer Sekundärstatistik, d. h. einer Statistik, deren Fälle nicht unmittelbar von den Beteiligten erfragt, sondern die dem bereits vorhandenen amtlichen Material, nämlich den Tatbestandsaufnahmen oder den Protokollen der Polizei entnommen werden. Genau gesehen handelt es sich also um eine Zählung der von der Polizei festgestellten und aufgenommenen Straßenverkehrsunfälle.

Daraus ergibt sich aber auch, daß die Erfassung der Straßenverkehrsunfälle in einem gewissen Umfang von der Dichte der Verkehrsüberwachung abhängt. Nicht jeder Unfall muß unbedingt der Polizei zur Kenntnis gelangen. Das gilt vor allem für leichte Unfälle mit unbedeutendem Schaden, gelegentlich aber auch für nennenswertere Schadensfälle, wenn sich die Beteiligten unmittelbar zu einigen vermögen. Der Umstand, daß die Haftpflichtversicherungen jedoch weitgehend auf polizeiliche Feststellungen Wert legen, um damit sichere Unterlagen für die von ihr zu leistenden Schadenszahlungen zu erhalten, hat in Westdeutschland im allgemeinen zu einer ziemlich vollständigen Erfassung auch der unbedeutenderen Unfälle geführt.

International gesehen ist die Erfassung der Unfälle allein schon infolge der Verschiedenheit der Gesetzes- und der Verwaltungsvorschriften nicht einheitlich. Die nicht gleich straffe Erfassung der Unfälle schließt deshalb eine unmittelbare Vergleichbarkeit der Unfallzahlen der einzelnen Länder aus.

STADT STUTTGART  
**Polizeipräsidium**  
 Schutzpolizei  
 Polizeirevier  
 Dienststelle  
 GZ: 10-S

Stuttgart,  
 Fernsprecher 99141, Nbst.

An die  
**Verkehrspolizei**  
 Verkehrsunfallbereitschaft

**Verkehrspolizei**  
 Verkehrsunfallbereitschaft  
 Eing.  
 GZ: 10-S VUB  
 Bearb.

Anl.: (Aufzählung am Schluß der Anzeige)  
 Mehrfert. der Anzeige

An das  
**Amt für öffentliche Ordnung**  
 Dienststelle III/2

Stuttgart,  
**Polizeipräsidium**  
**Verkehrspolizei**

An die Anzeigebearbeitung

Im Auftrag

GZ: 10-S VUB

Anl.: wie nebenstehend

(Polizeioberkommissar)

## Verkehrsunfallanzeige

auf Grund einer Tatbestandsaufnahme/Protokollaufnahme  
 über einen Unfall geringen Umfangs

Unfallzeit

Unfallort

Art des Unfalls

Sachschaden  
 (Art und Höhe)

Strafbare Handlung

### I. Beteiligte Personen

	1.	2.	3.
Zuname, Vorname			
b. Frauen Geb.-Name			
Geb.-Tag u. -Ort <sup>1)</sup>			
Kreis			
Stand und Beruf			
Wohnort			
Wohnung			
Staatsangelh.			
Vater			
Mutter			
Gesetzl. Vertreter <sup>2)</sup>			
Wohnort			
Wohnung			

### II. Kurze Schilderung des Unfallhergangs

### III. Beteiligte Fahrzeuge

	1.	2.	3.
Fahrzeugart und Fabrikat			
Amtliches Kennzeichen			
Bes. Merkmale, Farbe			
bei LKW Leer- u. Gesamtgewicht			
bei Krad Hubraum			
Kfz-Schein, Ausstellungstag			
Ausstellende Behörde			
Steuerkarte (gültige vorhanden ?)			
Kfz-Versicherung (Gesellschaft)			
Fahrz.-Halter (Zuname, Vorname)			
Wohnort			
Wohnung			
Fahrz.-Lenker (Zuname, Vorname)			
Führerschein Klasse			
Ausstellungstag			
Ausstellende Behörde			
Sonstige Bemerkungen			

### IV. Verletzte Personen

	1.	2.	3.
Zuname und Vorname			
Geburtstag und -ort			
Wohnort			
Wohnung			
Art der Verletzung			
Gegenwärtiger Aufenthalt (Krankenhaus/Wohnung)			
Behandelnder Arzt (Name und Anschrift)			

### V. Zeugen des Unfalls

	1.	2.	3.
Zuname und Vorname			
Alter			
Wohnort			
Wohnung			

Anschließend auf Blatteinlage: VI. Erste Maßnahmen,  
 VII. Vernehmung der Zeugen, VIII. Vernehmung der Be-  
 teiligten und IX. Schilderung der Verkehrslage

### X. Schlußbericht

<sup>1)</sup> Bei Städten mit mehr als 100000 Einwohnern Stadtteil und Straße angeben.

<sup>2)</sup> Nur bei Jugendlichen.

Lfd. Nr.	Art des Fahr- zeuges	Kenn- zeichen	Personalien des Führers und anderer Beteiligter (Vor- und Zuname, Beruf, Geburtsdatum, Geburtsort) Wohnung und Eltern	Führerschein (Klasse, Nummer) Ausgestellt am, von Erweitert am, von



## V. Zeugen des Unfalles

Lfd. Nr.	Vor- und Zuname	Beruf	Alter in Jahren	Wohnung (Ortsteil, Straße, Nr. zuständige Meldebehörde)	Augenzeuge oder Auskunftspersonen

## VI. Ermittlung der Unfallursachen

1.	Stand oder Lage der Fahrzeuge nach dem Unfall.
2.	Beschädigungen an den beteiligten Fahrzeugen, aus denen auf den Hergang des Unfalles geschlossen werden kann, z. B. Hauptanstoßstellen, Verlauf von Kratz-, Schürf- oder Rißspuren, Höhe des Schadens.

3. Spuren außerhalb der Fahrzeuge, z. B.  
 a) Fahr-, Brems-, Blockier-, Schleif-, Schleuder-, Rutsch- und Kratzspuren; b) Spuren an Bäumen, Randsteinen oder Häusern usw.; c) Lage oder Fundort loser und abgerissener Teile der Fahrzeuge, Glassplitter usw.; Blut- oder andere Flüssigkeitsspuren.

4. Verkehrssicherheit der beteiligten Fahrzeuge,  
 a) Vom Fahrer behauptete technische Mängel an Lenk-, Brems- und Beleuchtungsanlagen, Winker usw.; b) tatsächlich festgestellte Mängel; c) Zustand der Bereifung; d) Überladung; e) war die Ladung vorschriftsmäßig gesichert?; f) Gesamteindruck des Fahrzeugs, Gewicht und Ladung.

5. Verkehrssicherheit der beteiligten Fahrzeugführer,  
 a) Schilderung des äußeren Eindrucks der Fahrer (Anführung körperlicher Mängel, Gehörschwäche, Augenfehler [Glas], Ermüdung usw.); Trunkenheit, ist Blutuntersuchung veranlaßt, mit welchem Ergebnis.

6. Schilderung der Verkehrslage,  
 a) sind die in Frage kommenden Straßen bevorrechtigt, unterliegen sie besonderen Beschränkungen? Reichsstraßen — Hauptverkehrsstraßen — Einbahnstraßen — Kreisverkehr — Parkverbot — Halteverbot — Stärke des Verkehrs — Regelung durch Verkehrsposten oder Signaleinrichtungen usw.

b) Besonderheiten der Unfallstelle:  
 Übersichtliche — unübersichtliche Kreuzung oder Einmündung — Kurven — Steigung — Gefälle — Ein- oder Ausfahrt — Bahnübergang — Straßenbahnhaltestellen — Baustellen — Hindernisse — Fahrbahnengen — Sichtbehinderung usw. Sind Straßenbahngleise eingelegt?

c) Welche Verkehrszeichen waren an der Unfallstelle vorhanden, waren sie in Ordnung, beleuchtet usw.?



6. d) Witterungsverhältnisse:  
hell — sonnig — trübe — dunkel — dunstig —  
Regen — Sturm — Hagel — Schnee — Nebel usw.

e) Beleuchtungsverhältnisse:

Art, Anbringung und Einfluß der an der Unfallstelle  
vorhandenen Beleuchtungskörper, Schattenwirkung  
usw., Tageslicht.

f) Art der Straßenbefestigung und Zustand der Fahr-  
bahn:

Sommerweg — Feldweg — Rauh-Asphalt — geteert  
— unbefestigt — Kopfsteinpflaster — Kleinstein-  
pflaster — Holzpflaster — Beton — trocken — naß —  
schlüpfrig — vereist — Schlaglöcher usw.

7. Angabe der Fahrer über Zweck der Fahrt, Ort und Zeit  
des Antritts:  
(Wie lange ununterbrochen im Dienst, gegebenenfalls  
Arbeitszeit in den letzten 48 Stunden).

8. Liegt im Sinne des § 232 Abs. 1 StGB. ein besonderes  
öffentliches Interesse an der Strafverfolgung vor, das  
ein Einschreiten der Strafverfolgungsbehörde geboten  
erscheinen läßt? (z. B. Schwere des Unfalls, Fahren  
unter Wirkung von Alkohol, grobfahrlässiges oder  
rücksichtsloses Verhalten, Schwarzfahrt usw.)

Vermerk für weitere Bearbeitung: Umschlag mit  
Skizzen und Lichtbildern, Vernehmungen usw.  
Schlußbericht vgl. Inhaltsverzeichnis Ziff. 7—14 hier  
vorheften.

Kosten

## Abgabeverfügung

....., den..... 195...  
(Amt und Dienststelle)

G. Z.: .....

Urschriftlich

dem Amt für öffentliche Ordnung

nach Abschluß der Ermittlungen übersandt.

Gesehen: .....

### 3. Erhebungseinheit, Zählbegriffe, Merkmale und Kombinationen der Auszählung

Das Statistische Meldeblatt eines Straßenverkehrs-unfalles, wie es zunächst nach dem Kriege in Anlehnung an die Vorkriegszeit in Gebrauch war, ist ab 1953 wesentlich erweitert worden. Beide Fassungen sind zum Vergleich nebeneinander abgedruckt, ebenso das zuletzt gültige Merkblatt, das den Polizeibeamten für die Ausfertigung der Statistischen Meldeblätter an die Hand gegeben worden ist. Bei der Erläuterung der Zählbegriffe und Merkmale der Straßenverkehrs-unfallstatistik wird von dieser neuen Fassung ausgegangen, die der Erhebung im Jahre 1953 zu Grunde lag. Nach den Erläuterungen des Meldeblatts liegt ein meldepflichtiger Unfall vor, „wenn infolge des Straßenverkehrs Personen verletzt oder getötet oder Sachschäden verursacht worden sind. Nicht mit dem Fahrverkehr zusammenhängende Unfälle bleiben außer Betracht“. Wichtig ist weiter die Bestimmung, daß für jeden Unfall (auch bei Beteiligung mehrerer Verkehrsteilnehmer) nur ein Meldeblatt auszufertigen ist. Damit wird ausgesprochen, daß als Erhebungseinheit der Straßenverkehrsunfall gilt.

Für das allgemeine Verständnis der Straßenverkehrs-unfallstatistik, ihrer Technik und ihrer Anwendungsmöglichkeiten ist die Feststellung wichtig, daß das Meldeblatt nicht nur den Zählbegriff des Straßenverkehrs-unfalles enthält, sondern noch weitere Zähl-einheiten. So wird im Abschnitt D nach Verkehrsteilnehmern gefragt, die an Straßenverkehrs-unfällen beteiligt sind. Aus dem Abschnitt E, der dazu noch einige ergänzende Angaben über den Führerscheinbesitz erheben soll, ist der Fall von Verkehrsflucht von Kraftfahrzeugführern als Zähl-einheit zu erwähnen. Im Abschnitt F sollen weiter die vorläufig festgestellten unmittelbaren Unfallursachen und die Umstände, die zu den Unfällen beigetragen haben, im Abschnitt G schließlich die bei Unfällen getöteten und verletzten Personen gezählt werden. Die Zahl der Unfälle ergibt sich aus der Summe der Meldeblätter (Erhebungseinheit). Die übrigen Zähl-einheiten müssen jeweils gesondert ausgezählt werden.

Abgesehen von dem Unfallbegriff sind auf dem Statistischen Meldeblatt keine weiteren Begriffsbestimmungen für die übrigen Zähl-einheiten ausgesprochen. Diese Zähl-begriffe werden praktisch durch die im Statistischen Meldeblatt aufgeführten Verzeichnisse der möglichen Fälle umrissen, zu denen dann noch einzelne nähere Anweisungen des Merkblattes herangezogen werden müssen.

Der Begriff des an einem Verkehrsunfall beteiligten Verkehrsteilnehmers bietet insofern einige Schwierigkeiten, als dieser Ausdruck zunächst die Vorstellung erweckt, als handle es sich um Personen, die von den Unfällen in Mitleidenschaft gezogen worden sind. Unter den „an Verkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmern“ werden von der Statistik nur in einem einzigen Fall Personen verstanden, nämlich dann, wenn es sich um Fußgänger handelt. Insassen von Fahrzeugen, z. B. von Omnibussen oder Personenkraftwagen, werden dagegen nicht als Verkehrsteilnehmer betrachtet, hier wird vielmehr das Fahrzeug, das von diesen Personen benutzt wird, als Verkehrsteilnehmer verstanden. Als

Verkehrsteilnehmer gelten gewissermaßen die sich im Verkehr selbständig bewegend Einheiten. Von einem Verkehrsteilnehmer kann auch nur dann gesprochen werden, wenn eine selbständige oder abgeleitete Verantwortlichkeit im Sinne der Straßenverkehrsordnung gegeben ist. Diese Feststellung gewinnt praktisch Bedeutung bei der Frage, inwieweit Tiere als Verkehrsteilnehmer zu zählen sind. Das Statistische Meldeblatt spricht hier von geführten und frei herumlaufenden Tieren. Wie für Fußgänger und alle Arten von Straßenfahrzeugen gelten auch für geführte Tiere die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (§ 40). Eine Verantwortlichkeit, d. h. eine Haftpflicht, wäre im Falle frei herumlaufender, z. B. losgerissener oder von einer Herde entlaufener Nutztiere, beim Tierhalter gegeben, nicht jedoch bei wildlebenden Tieren, die in diesem Sinne nicht zu den Verkehrsteilnehmern gerechnet werden können. Eine klare Anweisung dazu ist allerdings nicht gegeben worden, so daß hier nicht sicher erscheint, ob wildlebende Tiere in jedem Falle von der Zählung als Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen worden sind. Andererseits entspricht es jedoch diesem Gedanken, daß im Rahmen der Feststellung von Unfallursachen „Tiere auf der Fahrbahn“ zu den äußeren Umständen und Einflüssen gerechnet werden, die einen Unfall verursacht haben können. Allerdings hätte diese Bezeichnung dann auch ausdrücklich auf wildlebende Tiere beschränkt werden müssen.

Als Verkehrsteilnehmer im Sinne der Straßenverkehrs-unfallstatistik kommen Fahrzeuge, Fußgänger oder Tiere, für die nach der Straßenverkehrsordnung eine Haftung gegeben ist, nur dann in Betracht, wenn sie, wie es die Bezeichnung des Begriffs zum Ausdruck bringt, an einem Straßenverkehrsunfall beteiligt waren. Die Frage, ob eine Beteiligung vorliegt oder nicht, ist nicht immer leicht zu entscheiden. Es gibt auch Unfälle, bei denen sich die beteiligten Verkehrsteilnehmer nicht mehr mit Sicherheit feststellen lassen. Eine Beteiligung an einem Straßenverkehrsunfall liegt ohne Zweifel immer dann vor, wenn ein Verkehrsteilnehmer durch Unfall Schaden erlitten hat, oder wenn bei ihm Unfallursachen festgestellt worden sind. Das „Merkblatt“ nennt hierzu einige Fälle, die bei der Ausfertigung der Statistischen Meldeblätter leicht übersehen werden. Ein vorschriftsmäßig parkendes Fahrzeug, auf das ein anderes Fahrzeug aufgefahren ist, ist stets als beteiligter Verkehrsteilnehmer aufzufassen. Das gleiche gilt für nicht feststellbare Fahrzeuge, die infolge Nichtbeachtens der Abblendsvorschriften den Unfall eines anderen Fahrzeugs hervorgerufen haben, oder für Fußgänger, die einen Unfall verursacht haben, ohne selbst dabei zu Schaden gekommen zu sein.

Der Begriff des Verkehrsteilnehmers kehrt in abgewandelter Form im Abschnitt F bei den unmittelbaren bei Fahrzeugen oder deren Führern oder bei Fußgängern liegenden Unfallursachen und im Abschnitt G unter den Merkmalen der getöteten und verletzten Personen wieder. In beiden Abschnitten findet eine Gliederung nach Gruppen von Verkehrsteilnehmern statt, die jedoch im Vergleich zum Abschnitt D sehr viel enger gezogen ist.

# Statistisches Meldeblatt eines Straßenverkehrsunfalls \*)

Ein meldepflichtiger Unfall liegt vor, wenn infolge des Straßenverkehrs Personen verletzt oder getötet oder Sachschäden verursacht worden sind. Nicht mit dem Fahrverkehr zusammenhängende Unfälle bleiben außer Betracht. Für jeden Unfall ist (auch bei Beteiligung mehrerer Verkehrsteilnehmer) nur ein Meldeblatt anzufertigen. Die Ausfertigung hat in der Regel bis zum 3. Tag, spätestens bis zum 8. Tag nach dem Unfall oder seinem Bekanntwerden zu geschehen. Die Angaben dieses Meldeblattes dürfen nur für statistische Zwecke verwendet werden.

Gemeinde, in der sich der Unfall ereignet hat: ..... Datum des Unfalls: .....

Straße (Platz usw.): ..... Stunde: (24-Stunden-Zeit) .....

A. Unfälle nach Ort und Art:		Anzahl	C. Bei den Unfällen getötete und verletzte Personen <sup>13)</sup>		Anzahl			
					bis 14 Jahre alt		über 14 Jahre alt	
					innerhalb geschloss. Ortsteile	außerh. geschloss. Ortsteile	innerhalb geschloss. Ortsteile	außerh. geschloss. Ortsteile
1. Unfälle innerhalb geschlossener Ortsteile:			1. Getötete:					
a) Zusammenstöße <sup>1)</sup> von Fahrzeugen .....			a) Männliche:					
b) Aufprall <sup>1)</sup> eines fahrenden auf ein haltendes Fahrzeug .....			Auf Kraftfahrzeugen .....					
c) Andere Unfälle .....			Auf Fahrrädern <sup>7)</sup> .....					
			Fußgänger <sup>8)</sup> .....					
			Andere .....					
2. Unfälle außerhalb geschlossener Ortsteile:			b) Weibliche:					
a) Zusammenstöße <sup>1)</sup> von Fahrzeugen .....			Auf Kraftfahrzeugen .....					
b) Aufprall <sup>1)</sup> eines fahrenden auf ein haltendes Fahrzeug .....			Auf Fahrrädern <sup>7)</sup> .....					
c) Andere Unfälle .....			Fußgänger <sup>8)</sup> .....					
			Andere .....					
Zusammen .....			Zusammen .....					
3. Von den unter 2. aufgeführten Unfällen ereigneten sich:			2. Verletzte:					
a) auf einer Bundesautobahn .....			a) Männliche					
b) auf einer Bundesstraße .....			Auf Kraftfahrzeugen .....					
c) auf einer anderen Straße .....			Auf Fahrrädern <sup>7)</sup> .....					
4. Von den unter 1. und 2. aufgeführten Unfällen ereigneten sich auf einer Straßenkreuzung oder -einführung .....			Fußgänger <sup>8)</sup> .....					
5. Von den unter 1. und 2. aufgeführten Unfällen ereigneten sich auf der Kreuzung einer Straße mit der Eisenbahn <sup>9)</sup> .....			Andere .....					
6. Unfälle, bei denen ein Kraftfahrzeug beteiligt war .....			b) Weibliche:					
7. Unfälle, bei denen Personen getötet oder verletzt wurden:			Auf Kraftfahrzeugen .....					
a) Unfälle innerhalb geschlossener Ortsteile .....			Auf Fahrrädern <sup>7)</sup> .....					
b) Unfälle außerhalb geschlossener Ortsteile .....			Fußgänger <sup>8)</sup> .....					
8. Personen- und Sachschaden .....			Andere .....					
9. nur mit Personenschaden .....			Zusammen .....					
10. nur mit Sachschaden .....								
B. An dem Unfall beteiligte Verkehrsteilnehmer:			D. Vorläufig festgestellte Unfallursachen: <sup>14)</sup>		Anzahl			
0. Kraftfahrzeuge der Besatzungsmacht jeglicher Art <sup>1)</sup> .....			1. Ursachen beim Kraftfahrzeug oder dessen Führer:					
1. Personen- (auch Kranken-) Kraftwagen <sup>4)</sup> auch mit Anhängern .....			a) Technische Mängel <sup>15)</sup> .....					
2. Kraftdroschken .....			b) Nichtbeachten der Vorfahrt .....					
3. Kraftomnibusse <sup>4)</sup> (auch mit Anhängern) .....			c) Falsches Einbiegen <sup>16)</sup> .....					
4. Liefer- oder Lastkraftwagen <sup>4)</sup> *) .....			d) Falsches Überholen und Vorbeifahren <sup>17)</sup> .....					
5. Liefer- oder Lastkraftwagen <sup>4)</sup> *) mit Anhängern .....			e) Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden .....					
6. Elektrokarren (auch mit Anhängern) .....			f) Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung (Zeichen der Polizeibeamten, Ampeln, Schilder usw.) .....					
7. Zugmaschinen und Sattelschlepper (auch mit Anhängern) .....			g) Unterlassen und Nichtbeachten der von Fahrzeugführern gegebenen Warn-, Halt und Fahrtrichtungszeichen .....					
8. Krafträder über 250 ccm } (auch mit Beiwagen)			h) Vorschriftenwidriges Fahren an Straßenbahnhaltestellen .....					
9. Krafträder bis 250 ccm }			i) Übermäßige Geschwindigkeit .....					
10. Kraftwagen für Feuerlöschzwecke .....			k) Fahrer unter Alkoholeinfluß .....					
11. Sonstige Kraftfahrzeuge .....			l) Nichtbeachten der Abblendvorschriften .....					
12. Straßenbahnen .....			m) Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers .....					
13. Eisenbahnen .....			n) Durchbrechen geschloss. oder niedergeb. Bahnstrahlen .....					
14. Bespannte Fuhrwerke (auch bespannte Schlitten) .....			o) Nichtbeachten der für unbeschränkte Bahnübergänge geltenden Warnzeichen .....					
15. Fahrräder .....			p) Sonstige Ursachen beim Kraftfahrer <sup>18)</sup> .....					
16. Fahrräder mit Hilfsmotor <sup>7)</sup> .....			Zusammen .....					
17. Sonstige Fahrzeuge <sup>9)</sup> .....			2. Ursache beim Fahrrad oder Radfahrer <sup>19)</sup> .....					
18. Trittbrettfahrer .....			3. Ursache bei einem anderen Fahrzeug oder dessen Führer .....					
19. a) Fußgänger <sup>8)</sup> .....			4. Ursache beim Fußgänger <sup>20)</sup> .....					
b) Fußgänger beim Besteigen oder Verlassen der Straßeb. ....			5. Ursache bei der Straße:					
c) Fußgänger beim Besteigen oder Verlassen eines sonstigen Verkehrsmittels .....			a) Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn .....					
20. Geführte oder frei herumlaufende Tiere <sup>6)</sup> .....			b) Schlechter Zustand der Straßenoberfläche <sup>21)</sup> .....					
21. Sonstige Verkehrsteilnehmer (Reiter usw.) .....			c) Sonstige Mängel der Straße <sup>22)</sup> .....					
Zusammen .....			Zusammen .....					
22. Kraftfahrzeugführer im Besitze eines Führerscheins der Klasse 1, 2, 3, der erteilt wurde <sup>11)</sup> :			6. Ursachen durch Witterungseinflüsse:					
a) vor weniger als 1 Jahr .....			a) Nebel .....					
b) vor mehr als 1 Jahr, weniger als 5 Jahren .....			b) Starker Regen, Hagel, Schneegestöber und ähnliches .....					
c) vor mehr als 5 Jahren .....			c) Sonstige Ursachen durch Witterungseinflüsse .....					
23. Kraftfahrzeugführer im Besitze eines Führerscheins der Klasse 4 (ab 1. Oktober 1938) <sup>11)</sup> .....			Zusammen .....					
24. Nationalität des (der) Kraftfahrzeugführer(s)			7. Andere Ursachen:					
a) deutsche .....			a) Nicht oder zu spät geschlossene Bahnstranke .....					
b) der Besatzungsmacht <sup>12)</sup> .....			b) Mangelhafte Beschaffenheit der für Bahnübergänge geltenden Warnzeichen .....					
c) sonstige, nämlich <sup>13)</sup> .....			c) Sonstige Ursachen <sup>23)</sup> .....					
25. Fahrerflucht .....			Zusammen .....					
26. Ohne Führerschein .....			8. Ursache nicht festgestellt .....					

Anmerkungen 1 bis 23 auf der Rückseite des Meldeblattes

Unterschrift auf der Rückseite nicht vergessen!

## Anmerkungen

### I. Zur Organisation:

1. Das Meldeblatt ist durch den den Unfall aufzunehmenden Polizeibeamten oder die örtliche Polizeidienststelle (Stadt- und Landespolizei) auszufüllen.
2. Die ausgefüllten „Statistischen Meldeblätter“ (LKE Statistik Formular 5a) sind bei den Polizeidienststellen aufzubewahren. Sie dienen u. a. der Aufstellung der Monatsstatistik (LKE Statistik Formular 5), die zum 5. jeden Monats für den Vormonat dem Landesamt für Kriminalerkennungs- dienst und Polizeistatistik — Württemberg-Baden — Abt. IV — Stuttgart, sowie dem zuständigen Landratsamt auf dem vorgeschriebenen Dienst- weg einzureichen ist.

### II. Zu den einzelnen Bezeichnungen des Meldeblattes:

1. Ein Zusammenstoß liegt vor, wenn in Bewegung befindliche Fahrzeuge zusammenstoßen. Ein Aufprall liegt vor, wenn ein parkendes oder abseits des Verkehrs (am Straßenrand usw.) haltendes Fahrzeug von einem in Bewegung befindlichen angefahren wird.
2. Hier sind nur Straßenverkehrsunfälle aufzunehmen, die im ursächlichen Zusammenstoß mit dem Eisenbahnbetrieb stehen (Zusammenstoß eines Straßenverkehrsteilnehmers mit einem Schienenfahrzeug der Eisenbahn, auch Schrankenbeschädigungen, nicht aber ein Zusammenstoß zweier Straßenverkehrsteilnehmer, der sich zufälligerweise auf einem Bahnübergang ereignete).
3. Als Kraftfahrzeuge der Besatzungsmacht gelten alle Fahrzeuge mit einem von der Besatzungsmacht in Deutschland gebrauchten polizeilichen Kennzeichen. Sie sind nur hier einzutragen.
4. Dreiradkraftfahrzeuge sind je nach der Beförderungsart unter „Personen- (auch Kranken-) Kraftwagen“ oder unter „Liefer- oder Lastkraft- wagen“ aufzuführen.
5. Als „Kraftomnibusse“ gelten Personenkraftwagen mit mehr als 8 Sitzplätzen (einschließlich Führersitz).
6. Für die Beförderung von Personen benutzte Liefer- oder Lastkraftwagen sind nicht bei „Kraftomnibusse oder bei „Personenkraftwagen“ sondern bei „Liefer- oder Lastkraftwagen“ anzugeben.
7. Vgl. Gesetz zur Ergänzung der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung v. 3. 9. 1948. (Gesetz- und Verordnungsblatt 1948, S. 89). Die Fahrräder mit Hilfsmotor sind als Fahrräder zu zählen.
8. Hand- und Hundewagen, Krankenfahrstühle, unbespannte Fuhrwerke usw.
9. Auch Kinder auf Rollschuhen, Rollern usw. und Führer von Kinderwagen oder Handschlitten sowie auf der Fahrbahn arbeitende Personen usw.— Fußgänger sind, falls sie den Unfall mit verursacht haben, auch dann als Verkehrsteilnehmer aufzuführen, wenn sie selbst nicht zu Schaden ge- kommen sind. Der ein- oder aussteigende Kraftfahrzeug- oder Fahrzeugführer ist bei dem betreffenden Fahrzeug zu zählen. Bei Marschkolonnen sind nur die unmittelbar beteiligten Personen zu zählen.
10. Bei Tierherden sind nur die unmittelbar betroffenen Tiere zu zählen.
11. Kraftfahrzeugführer, die Inhaber eines Führerscheins sind, ihren Führerschein jedoch nicht mitführen, sind ebenfalls unter Ziffer 22 oder 23 einzureihen.
12. Nationalität angeben.
13. Nach Aufstellung des Meldeblatts eingetretene Todesfälle sind nicht nachzumelden.
14. Bei verschiedenen „Ursachen“ sind stets alle festgestellten Ursachen anzugeben.
15. Fehlerhafte Bremse oder Steuerung, keine oder fehlerhafte Beleuchtung, Reifenschaden, Achsbruch, Gabelbruch, Radverlust, bei Lastkraftwagen außer- dem fehlende Vorrichtungen zur Personenbeförderung.
16. Auch verkehrswidriges Umwenden.
17. Auch Überholen an unübersichtlicher Stelle, Schneiden anderer Fahrzeuge.
18. Körperliche oder geistige Ungeeignetheit, Erkrankung usw.
19. Auch Anhängen von Radfahrern an Fahrzeuge.
20. Vorschriftswidriges oder unachtsames Überschreiten der Fahrbahn, plötzliches Heruntertreten von Fußwegen oder Schutzinseln, Nichtbeachten der Verkehrsregelung, kopfloses Verhalten auf der Fahrbahn, Spielen auf der Fahrbahn, Hervorlaufen hinter Fahrzeugen, Mitfahren auf dem Trittbrett, Auf- und Abspringen während der Fahrt, Anhängen an Fahrzeuge (auch Aufhocken), Betrunkenheit, körperliche und geistige Gebrechlichkeit usw.
21. „Schlechte Wegstrecke“, Schlaglöcher usw.
22. Behinderung des Überblicks über die Fahrbahn, unbeleuchtete oder ungenügend beleuchtete Hindernisse, starke Kurven, starke Wölbung und starkes Gefälle, Behinderung durch Baustellen usw.
23. Verkehrsstörendes Halten von Fahrzeugen, Scheuen von Tieren, sonstige Behinderung durch Tiere, unsachgemäßes Beladen von Fahrzeugen usw.

### Zusatz für Landesstatistik Württemberg-Baden:

Umstehender Unfall war schwerer, mittlerer oder leichter Art.

(Zutreffendes unterstreichen)

Hierbei entstand ein Sachschaden in Höhe von ..... DM

Erläuterung:

Schwerer Verkehrsunfall:

- a) tödlicher Ausgang
- b) Verlust von Gliedmaßen usw.
- c) Sachschaden über 10000 DM

(Ort und Datum)

Mittlerer Verkehrsunfall:

- a) Personenschaden mit Knochenbrüchen, Gehirnerschütterungen u. a.
- b) Sachschäden zwischen 2000.— bis 10000.— DM

(Unterschrift des Sachbearbeiters)

Leichter Verkehrsunfall:

- a) Personenverletzungen mit leichten Hautschürfungen, Prellungen usw.
- b) Sachschaden bis 2000.— DM.



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

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

## III. Ursachen beim Fußgänger

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

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

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

## IV. Straßenverhältnisse

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

## V. Witterungseinflüsse

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

## VI. Andere Einflüsse

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

Zutreffendes ankreuzen	
	50
	51
	52
	53
	54
	55
	56
	57
	58
	59
	70
	71
	72
	80
	81
	82
	83
	84
1	

## G. Unfallfolgen

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

15

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

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

### 2. Beim Unfall entstandener Sachschaden (43) Zutreffendes ankreuzen

a) bis zu einer Höhe von 200.- DM: .....

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

## H. Bemerkungen und Ergänzungen (44)

# Merkblatt

zur Ausfüllung des „Statistischen Meldeblattes eines Straßenverkehrsunfalles“

(Die Zahlen links entsprechen den im Meldeblatt auf das Merkblatt hinweisenden Zahlen (1), (2), usw., die Buchstaben und Zahlen rechts entsprechen den Abschnitten und statistischen Positionen des Meldeblattes.)

- (1) Der Ort des Unfalles ist so zu bezeichnen, daß er in eine Karte bzw. einen Stadtplan eingetragen werden kann.
- (2) „Geschlossene Ortslage“ ist der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend mit Wohnhäusern, gewerblichen oder öffentlichen Bauten bedeckt ist. Einzelne unbebaute Baustellen, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht. Bei der Beurteilung der Frage, ob eine Ortslage geschlossen oder nicht geschlossen ist, soll nicht von den gelben Ortstafeln, sondern von dem tatsächlichen Bebauungszustand ausgegangen werden.
- (3) Unfälle auf Zubringern zur Autobahn sind nicht unter B 1. a) „Bundesautobahn“, sondern je nach der Straßenart unter B 1. b) bis B 1. c) einzutragen.
- (4) Hier sind nur Straßenverkehrsunfälle aufzunehmen, die im ursächlichen Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb stehen: Zusammenstoß eines Straßenverkehrsteilnehmers mit einem Schienenfahrzeug der Eisenbahn, auch Schrankenbeschädigungen, nicht aber ein Zusammenstoß zweier Straßenverkehrsteilnehmer, der sich zufällig auf einem schier englischen Wegübergang ereignete.
- (5) Unter „Kuppe“ oder „Hügelkamm“ ist die höchste Stelle einer Straße zu verstehen, an der eine starke Steigung unmittelbar in ein starkes Gefälle übergeht, so daß hier durch die Unübersichtlichkeit ein Gefahrenpunkt entsteht.
- (6) Eine Fahrbahn ist ungeteilt, wenn die Fahrspuren für die beiden Verkehrsrichtungen nur durch Farblinien, Nägel oder in ähnlicher Weise kenntlich gemacht sind, so daß die Einheitlichkeit der Straßendecke erhalten bleibt.
- (7) Eine Fahrbahn ist geteilt, wenn die Fahrspuren durch Mittelstreifen (z. B. Grasstreifen bei der Bundesautobahn) voneinander getrennt sind oder einen selbständigen Fahrkörper besitzen.
- (8) Ein Radweg ist auch dann als vorhanden anzusehen, wenn er getrennt vom Fahrraum der eigentlichen Straße verläuft, diese aber in ihrem Zuge in allgemein naher Entfernung begleitet.
- (9) Es sind alle an dem Unfall beteiligten Verkehrsteilnehmer einzutragen, also z. B. auch:
  - a) ein parkendes Fahrzeug, auf das ein anderes Fahrzeug aufgefahren ist;
  - b) ein Fahrzeug, dessen Führer durch Nichtbeachtung der Abblendvorschriften einen Unfall herbeigeführt hat, aber weitergefahren ist;
  - c) ein Fahrzeug, dessen Führer Fahrerflucht begangen hat.
- (10) Als Kraftfahrzeuge der Besatzungsmacht gelten alle Kraftfahrzeuge mit einem von der Besatzungsmacht in Deutschland gebrauchten besonderen Kennzeichen. Sie sind im Abschnitt D nur an dieser Stelle, also nicht nochmals unter D 2.—D 10., einzutragen.
- (11) Zu den Militärkraftfahrzeugen gehören die Dienstkraftfahrzeuge der Streitkräfte sowie der Behörden der Streitkräfte der Besatzungsmacht.
- (12) Zu den Zivilkraftfahrzeugen gehören die in privatem Besitz befindlichen Kraftfahrzeuge der Mitglieder der Streitkräfte (einschließlich der Behörden der Streitkräfte). Als Mitglieder gelten Personen, die im Dienst der Truppen der Besatzungsmacht stehen oder ihnen dienstlich zugeteilt sind, ferner Ehegatten, Kinder und nahe Verwandte. Deutsche gelten nur dann als „Mitglieder“, wenn sie im Staatsgebiet der betreffenden Besatzungsmacht (also im Ausland) in deren Truppen eingetreten sind, dort ihren ständigen Wohnsitz gehabt oder sich dort mindestens seit einem Jahre aufgehalten haben. Alle übrigen Kraftfahrzeuge mit einem von deutschen oder ausländischen Behörden ausgegebenen amtlichen Kennzeichen sind unter D 2.—D 10. einzutragen.
- (13) Unter „Personenkraftwagen“ sind auch zu rechnen:
  - a) Mietwagen, soweit es Personenkraftwagen sind,
  - b) Dreiradkraftfahrzeuge (außer Krafträdern und Krollerollern mit Belagen), wenn sie ausschließlich oder hauptsächlich der Personenbeförderung dienen.
  - c) Krankenfahrstühle, maschinell angetrieben.
 „Kleinomnibusse“ sind Personenkraftwagen bis zu 8 Sitzplätzen einschließlich Führersitz.

- (14) „Kraftomnibusse“ sind nicht an Oberleitungen gebundene Kraftwagen zur Personenbeförderung mit mehr als 8 Sitzplätzen einschließlich Führersitz.
- (15) „Oberleitungsbusse“ (Obusse) sind an Oberleitungen gebundene, durch Elektromotoren angetriebene Kraftwagen zur Personenbeförderung mit mehr als 8 Sitzplätzen einschließlich Führersitz.
- (16) Unter „Liefer- und Lastkraftwagen“ sind auch Dreiradkraftfahrzeuge, die ausschließlich oder hauptsächlich der Beförderung von Gütern dienen und Liefer- und Lastkraftwagen, die ausnahmsweise zur Beförderung von Personen benutzt wurden, einzutragen. Für die Eintragung der Zahl der Liefer- und Lastkraftwagen bei der Gruppe „bis 3500 kg“ und „3501 und mehr kg“ ist nicht die zulässige Belastung (Nutzlast), sondern das „zulässige Gesamtgewicht“ des Fahrzeuges maßgebend. Die Höhe des zulässigen Gesamtgewichtes ist aus dem Kraftfahrzeugschein zu ersehen. Folgende Beispiele zeigen den Unterschied zwischen der Nutzlast und dem zulässigen Gesamtgewicht:

Hersteller	Typ	Art	Nutzlast in kg	Zulässiges Gesamtgewicht in kg
Auto Union ...	F 80 S	Schnellaster ..	750	1876
Daimler-Benz ..	L 3500	Lastkraftwagen	3500	6700
Ford .....	F K 3000	„	3000	5850
Hanomag .....	L 28	„	1800	3800

- (17) Sattelschlepper mit Omnibusanhänger werden nicht hier, sondern unter D 6 „Kraftomnibusse“ nachgewiesen.
- (18) Schienenbahnen (Straßen- und Eisenbahnen) auf besonderem Bahnkörper gehören nur dann zum Straßenverkehr, wenn der Bahnkörper innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße liegt. Unfälle auf besonderem Bahnkörper außerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße sind keine Straßenverkehrsunfälle; ein Meldeblatt ist dann nicht auszufüllen.
- (19) Hierher gehören Fahrräder mit einem Hilfsmotor (Verbrennungsmotor), dessen Hubraum 50 Kubikzentimeter nicht übersteigt, wenn ihre Bauart alle üblichen Merkmale von Fahrrädern aufweist.
- (20) Auch Kinder auf Rollschuhen, Rollern, mit Schlitten, Führer von Kinderwagen, auf der Fahrbahn arbeitende Personen usw. Der ein- oder aussteigende Kraftfahrzeug- oder Fahrzeugführer ist bei dem Fahrzeug zu zählen. Bei Marschkolonnen sind nur die unmittelbar beteiligten Personen anzugeben. Fußgänger sind, falls sie den Unfall mit verursacht haben, auch dann als Verkehrsteilnehmer aufzuführen, wenn sie selbst nicht zu Schaden gekommen sind.
- (21) Bei Tierherden sind nur die unmittelbar betroffenen Tiere zu zählen.
- (22) Zu den „sonstigen Fahrzeugen“ gehören Hand- und Hundewagen, Handschlitten zur Lastenbeförderung, nicht maschinell angetriebene Krankenfahrstühle, unbespannte Fuhrwerke usw.; Personen, die diese Fahrzeuge ziehen oder schleben, sind nicht bei den Fußgängern einzutragen.
- (23) Es ist für die Angaben über jeden der am Unfall beteiligten Kraftfahrzeugführer (Verkehrsteilnehmer Nr. 1, 2, 3, 4 usw.) eine besondere Spalte zu nehmen, wobei die Reihenfolge innerhalb des Abschnitts D maßgebend ist. Ist z. B. ein Personenkraftwagen mit einem Lastkraftwagen zusammengestoßen, so sind die Angaben über den Führer des Personenkraftwagens in die erste und des Lastkraftwagens in die zweite Spalte einzutragen.
- (24) Es bedeuten
  - Führerschein vorhanden: Der Kraftfahrzeugführer kann den Besitz eines deutschen oder ausländischen Führerscheins durch Vorzeigen des Papiers nachweisen.
  - Führerschein nicht vorhanden: Der Kraftfahrzeugführer besitzt keinen gültigen Führerschein und damit keine Fahrerlaubnis.

- Besitz eines Führerscheins nicht feststellbar: Noch: E
- Der Kraftfahrzeugführer hatte den Führerschein nicht bei sich oder es konnten bei einem verbrannten Toten oder bei nachträglicher Meldung des Unfalles oder aus anderen Gründen keine Feststellungen getroffen werden oder es lag Fahrerflucht vor.
- (25) In der gleichen Zeile ist anzugeben, von welchem ausländischen Staat der Führerschein ausgestellt worden ist. Führerscheine von Angehörigen der Besatzungsmacht sind als solche zu bezeichnen. Führerscheine von Deutschen mit zusätzlicher Fahrberechtigung von Besatzungsbehörden sind ebenfalls unter E 2. b) einzutragen mit der Angabe: „Besatzungsführerscheine eines Deutschen“.
- (26) Wenn Zeile E 3. „Verkehrsfucht (Fahrerflucht)“ angekreuzt wurde, ist auch in der Zeile E 1. c) „Führerscheinbesitz nicht feststellbar“ ein Kreuz zu machen. Wurde der flüchtige Fahrer nachträglich gestellt, so sind außer der Ankreuzung (E 3.) auch unter den Positionen E 1. a)—b), E 2. a)—b) und E 4. a)—b) die entsprechenden Angaben zu machen.
- (27) Haben mehrere unmittelbare Ursachen und Umstände zu einem Unfall geführt, so sind stets alle vorläufig festgestellten Ursachen und Umstände anzugeben.
- (28) Bei Bezeichnung der Ursachen unter F I. „Ursachen beim Führer des Fahrzeuges“ ist mit besonderer Sorgfalt und unter Prüfung und Berücksichtigung aller Einzelheiten des Unfalles vorzugehen. Nach Möglichkeit sind, soweit es im Rahmen der Ablieferungstermine des Meldeblattes möglich ist, objektive Untersuchungsergebnisse (z. B. Alkoholgehalt des Blutes) auszuwerten.
- Ursachen beim Führer eines Kraftfahrzeuges der Besatzungsmacht sind je nach der Art des beteiligten Kraftfahrzeuges in einer der ersten vier Spalten anzukreuzen.
- (29) Für das Ankreuzen in den sechs Spalten gelten: I.—II.
- als Krad (Krafttrad)
- Krafträder ohne Rücksicht auf den Hubraum
- Kraftroller
- als Pkw (Personenkraftwagen):
- Personenkraftwagen (einschl. Mietwagen)
- Kleinomnibusse
- Krankenkraftwagen
- Krankenfahrstühle, maschinell angetrieben
- Kraftdroschken
- Dreiradkraftfahrzeuge zur Personenbeförderung
- als Kom (Kraftomnibus):
- Kraftomnibusse
- Sattelschlepper mit Omnibusanhänger
- Oberleitungsomnibusse
- als Lkw (Lastkraftwagen):
- Liefer- und Lastkraftwagen ohne Rücksicht auf das Gesamtgewicht u. gleichgültig, ob auf ihnen Güter oder (ausnahmsweise) Personen befördert wurden.
- Dreiradkraftfahrzeuge zur Güterbeförderung
- Zugmaschinen und Sattelschlepper
- als Rad (Fahrrad):
- Fahrräder ohne und mit Hilfsmotor
- als sonstiges Fz (Fahrzeug):
- Straßenbahnen } nur Schienenfahrzeuge
- Eisenbahnen }
- Sonderkraftfahrzeuge (z. B. Kraftwagen für Feuerlöschzwecke)
- Selbstfahrende Arbeitsmaschinen und sonstige Kraftfahrzeuge
- Bespannte Fuhrwerke (bespannte Schlitten)
- Hand- und Hundewagen
- Handschlitten zur Lastenbeförderung
- Krankenfahrstühle, nicht maschinell angetrieben
- Unbespannte Fuhrwerke usw.
- (30) Auch Überholen an unübersichtlicher oder zu enger Stelle.
- (31) Zum Fahren auf der falschen Fahrbahn gehört auch Schneiden von Kurven und Befahren einer Einbahnstraße in entgegengesetzter Richtung.
- Zum Fahren außerhalb der Fahrbahn gehört auch Abkommen von der Fahrbahn.
- (32) Verkehrswidrig ist das Parken
- a) an den durch amtliche Verkehrszeichen ausdrücklich verbotenen Stellen;
- b) an engen und unübersichtlichen Straßenstellen sowie in scharfen Straßenkrümmungen;
- c) in einer geringeren Entfernung als je 10 Meter vor und hinter Straßenkreuzungen oder -einmündungen und den Haltestellenschildern der öffentlichen Verkehrsmittel;
- d) an Verkehrsinseln;
- e) vor Grundstücksein- und -ausfahrten;
- f) auf den mittleren von drei oder mehr voneinander getrennten Fahrbahnen einer Straße;
- g) soweit es sich nicht um Schienenfahrzeuge handelt, innerhalb des Fahrtraums der Schienenbahnen.
- (33) War an einem Straßenverkehrsunfall ein Radfahrer beteiligt, und hat dieser einen vorhandenen Radweg nicht benutzt, so ist Zeile F I. 13. auf jeden Fall anzukreuzen. Unter Umständen sind weitere Ursachen, die beim Radfahrer gelegen haben, anzugeben.
- (34) Als übermäßige Geschwindigkeit gilt nicht nur die in § 9 der Straßenverkehrsordnung angeführte höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit, sondern auch jede andere Geschwindigkeit, bei der der Fahrzeugführer nicht in der Lage ist, seinen Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten oder das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anzuhalten.
- (35) Bei Feststellung, ob Ermüdung des Fahrers als Unfallursache angenommen werden kann, ist von objektiven Merkmalen (Dauer der Fahrt und ähnliches) auszugehen.
- (36) Unter den sonstigen Ursachen beim Führer des Fahrzeuges ist z. B. auch anzugeben: Anhängen von Radfahrern an Fahrzeuge, unerlaubte Mitnahme von Personen und von die Bewegungsfreiheit beeinträchtigenden Gegenständen auf einsitzigen Fahrrädern (§ 30 der Straßenverkehrsordnung).
- (37) Auch Fälle, in denen sich Kinder so verhielten, daß ein Unfall unvermeidbar war.
- (38) Zu den sonstigen Ursachen beim Fußgänger gehören u. a.: Hervorlaufen hinter Fahrzeugen, Mitfahren auf dem Trittbrett, Anhängen an Fahrzeuge, verkehrswidriges Benutzen des Radweges.
- (39) Unter Wechsel der Fahrbahndecke ist z. B. zu verstehen: Übergang von einer Fahrbahn mit Betondecke auf eine solche mit Kleinpflaster.
- (40) Zu den sonstigen Mängeln der Straße gehören u. a. enge Kurven, starke Wölbung der Fahrbahn, starkes Gefälle.
- (41) In die Spalte „Getötete“ sind alle Personen einzutragen, die bei einem Straßenverkehrsunfall sofort tödlich verletzt oder innerhalb 30 Tagen an den Unfallfolgen gestorben sind. Es ist dafür Sorge zu tragen, daß die Krankenhäuser usw. über den später eingetretenen Tod von Schwerverletzten Mitteilung machen, damit nachträgliche Todesmeldungen so früh wie möglich in das Meldeblatt aufgenommen werden können.
- Gehen nach Absendung des Meldeblattes an die nächsthöhere Dienststelle, Kreisverwaltung usw., noch nachträgliche Todesmeldungen ein, so sind Nachtragsmeldungen zu machen.
- Hierbei ist ein Meldeblattformular zu verwenden. Die Überschrift „Statistisches Meldeblatt eines Straßenverkehrsunfalles“ ist zu streichen und dafür zu setzen: „Nachtragsmeldung über Getötete“. Damit die Nachtragsmeldung dem vorangegangenen Meldeblatt zugeordnet werden kann, sind die Merkmale im Kopf der Nachtragsmeldung (Gemeinde, Datum usw.) auszufüllen. Im übrigen sind Eintragungen nur unter dem Abschnitt G 1. „Bei dem Unfall getötete und/oder verletzte Personen“ zu machen, und zwar in dem Teil „Getötete“ die Zugangsmeldung und im Teil „Verletzte“ die Abgangsmeldung.
- Für jeden nachträglichen Todesfall ist eine besondere Meldung auszufertigen und auf demselben Wege wie die eigentlichen Meldeblätter weiterzureichen. Todesfälle, die später als nach 30 Tagen eingetreten sind, dürfen nicht mehr berücksichtigt werden.
- (42) Es ist zu unterscheiden zwischen
- a) Verletzten, die unmittelbar zu stationärer Behandlung in ein Krankenhaus eingeliefert werden,
- b) sonstigen Verletzten, die sich ohne fremde Hilfe vom Unfallort entfernen können.
- (43) Wenn Sachschaden entstanden ist, soll ohne Angabe eines Betrages durch Ankreuzen kenntlich gemacht werden, ob es sich um Bagatellschaden (bis rund DM 200,—) oder um einen schwereren Schaden gehandelt hat. Die eine oder andere Schadensart ist durch gewissenhafte Schätzung zu ermitteln.
- (44) Das freie Feld dient dazu, Bemerkungen aufzunehmen, soweit sie bei ungewöhnlichen Fällen zur Klarstellung erforderlich sind, ferner Ergänzungen wegen Platzmangel in der Eintragungsspalte oder andere Zusätze, z. B. Verkehrsfucht eines Verkehrsteilnehmers (mit Ausnahme eines Kraftfahrzeugführers, für den Verkehrsfucht unter E 3. nachgewiesen wird).
- Noch: F
- I. 13.
- I. 15.
- I. 20.
- I. 22.
- III. 2.
- III. 7.
- IV. 4.
- IV. 8.
- G 1.
- H



Eine Sonderstellung nimmt der Abschnitt F des Meldeblatts ein, dem als Zählereinheit der Begriff der vorläufig festgestellten Unfallursache zugrunde liegt. In der Gliederung des Meldeblatts wird hierbei noch unterschieden zwischen

- a) unmittelbaren Unfallursachen, die beim Führer des Fahrzeugs oder beim Fahrzeug selbst liegen sowie unmittelbaren Ursachen beim Fußgänger und
- b) äußeren Umständen, wie Straßenverhältnissen, Witterungseinflüssen und anderen Einflüssen.

Die statistische Zählung hat es hier mit Feststellungen zu tun, die ausdrücklich als vorläufig bezeichnet werden. Die Angaben beruhen auf der polizeilichen Tatbestands- oder Protokollaufnahme, die vielfach nur vorläufige Feststellungen enthalten kann. Im Gegensatz zu den anderen Abschnitten des Meldeblattes, wo überall objektiv feststellbare Tatsachen erhoben werden, greift hier die Statistik auf Feststellungen zurück, die weitgehend auch dem subjektiven Urteil unterliegen.

Bei der Bezeichnung der Ursachen, insbesondere der unmittelbaren Ursachen, die bei Führern von Fahrzeugen liegen, sind nach den Anweisungen des Merkblatts alle Einzelheiten des Unfalls zu prüfen und zu berücksichtigen. Dabei sind nach Möglichkeit objektive Untersuchungsergebnisse (z. B. Alkoholgehalt des Blutes) auszuwerten.

Was unter den bei Unfällen getöteten und verletzten Personen zu verstehen ist, scheint klar zu sein. Erhebungstechnisch am einfachsten wäre es, von dem Tatbestand auszugehen, der zur Zeit der polizeilichen Aufnahme des Unfalles vorgelegen hat, nämlich die unmittelbar beim Unfall getöteten und verletzten Personen zu zählen. Unter dem Einfluß der Bestimmung, daß die Statistischen Meldeblätter in der Regel bis zum dritten Tage, spätestens jedoch bis zum achten Tage nach dem Unfall oder seinem Bekanntwerden auszufertigen waren, hat sich die Übung herausgebildet, die Zahlen der Getöteten und Verletzten so anzugeben, wie sie zum Zeitpunkt des Abschlusses der Meldeblätter bekannt waren. Zu einem Teil sind auf diese Weise also auch solche Personen als Getötete gezählt worden, die erst nach dem Unfall an dessen Folgen verstorben sind. Nach Abschluß des Meldeblattes Verstorbene waren nach den gegebenen Anweisungen nicht mehr zu berücksichtigen, sie blieben den Verletzten zugerechnet. In der Nachkriegszeit sind diese Meldeblätter auf manuellem Wege von den einzelnen Polizeidienststellen für ihren Bereich zu monatlichen statistischen Nachweisungen zusammengefaßt worden, die bei der Statistischen Zentralstelle bis zum 5. des nachfolgenden Monats einzureichen waren. Mit der Einführung des erweiterten Statistischen Meldeblatts im Jahr 1953 ist abweichend davon bestimmt worden, daß alle Personen, die im Laufe von 30 Tagen nach dem Unfall an dessen Folgen verstorben sind, als Getötete gezählt werden müssen. Als Getötete gelten also „alle Personen, die bei einem Straßenverkehrsunfall sofort tödlich verletzt oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen gestorben sind.“

Wo Mitteilungen über den nachträglich eingetretenen Tod von Schwerverletzten nicht mehr in

das Meldeblatt aufgenommen werden können, sind Nachtragsmeldungen zu machen. Das Merkblatt zur Ausfüllung des Statistischen Meldeblattes gibt hierzu ausführliche Anweisungen.

Infolge dieser methodischen Änderung sind die Zahlen der Getöteten mit denen der vorangegangenen Jahre nicht mehr ohne weiteres vergleichbar. Eine Übersicht über ihre Auswirkung wird durch Änderungen im Einzug der Statistischen Meldeblätter erschwert (Wegfall der Zwischennachweisungen und dekadenweise Abgabe der Meldungen an das Statistische Landesamt). Nach eingehenden Untersuchungen kann angenommen werden, daß die Zahl der Getöteten in Baden-Württemberg jetzt um etwa 7 vH höher ist, als sie sich nach der früheren Erhebungsmethode ergeben hätte. Der Unterschied ist dabei geringer als er nach der Zahl der Nachtragsmeldungen zu erwarten wäre. Das hat seinen Grund in der Tatsache, daß die Getöteten früher in einem viel weiteren Umfang noch nacherfaßt worden sind, als es den Bestimmungen des Meldeblattes entsprach. Ein Teil der heute in den Nachmeldungen angegebenen noch später an den Unfallfolgen verstorbenen Personen ist nach dem damaligen Verfahren der Erhebung auch schon unter den Getöteten in den Meldeblättern eingetragen und gezählt worden. Die Verletzten werden nach dem erweiterten Meldeblatt danach unterschieden, ob sie stationärer Behandlung zugeführt wurden oder nicht. Das entspricht einer groben Gliederung in Schwer- und Leichtverletzte.

Zur näheren Beschreibung werden für alle Zählereinheiten Merkmale ermittelt. Der Beschreibung der Unfälle selbst dienen Angaben über die Zeit (Monat, Kalendertag, Wochentag, Tagesstunde) und über den Ort des Unfalles. Neben der Bezeichnung von Kreis und Gemeinde, Straße und Straßen-Kilometer werden hierzu im Abschnitt B des Meldeblatts noch Angaben über die Ortslage (geschlossene oder nichtgeschlossene Ortslage), Straßenklasse und Ausbau der Straße erhoben. Auch danach, ob sich der Unfall auf einer Straßenkreuzung, in einer Kurve oder auf einem schienengleichen Wegübergang ereignet hat, wird gefragt. Bei der Anlage des Statistischen Meldeblattes ist ursprünglich davon ausgegangen worden, nach Möglichkeit eine so genaue Bezeichnung des Unfallortes zu erhalten, daß weitgehend auch regionale Untersuchungen ermöglicht werden. In den Ausführungen des Merkblattes ist deshalb ausdrücklich nochmals gesagt, daß der Ort des Unfalls so zu bezeichnen sei, daß er in eine Karte bzw. einen Stadtplan eingetragen werden kann. Für die eigentliche statistische Aufbereitung kommt es hier insbesondere auf die im neuen Meldeblatt geforderte Angabe des Straßen-Kilometers an, in dessen Nähe sich der Unfall ereignet hat. Aber auch die vielfach geforderte Untersuchung von Unfallhäufungen auf einzelnen Straßen mit Hilfe von Nadelkarten muß sich auf die Angaben des Meldeblattes stützen. Eine lückenlose Erfassung dieser Bezeichnung des Unfallortes nach Straßen-Kilometer ist im Jahre 1953 nur bei Autobahnen erreicht worden. Für alle übrigen Straßen müssen sich regionale Untersuchungen vorläufig noch auf die Bezeichnungen der Gemeinden beschränken, die leider nur eine ganz grobe Vorstellung von der regionalen Streuung der Unfälle vermitteln können.

Unter geschlossener Ortslage wird nach den Ausführungen des Merkblattes der Teil des Gemeindebereichs verstanden, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend mit Wohnhäusern, gewerblichen oder öffentlichen Bauten bedeckt ist. Einzelne unbebaute Stellen unterbrechen den Zusammenhang nicht. Bei der Beurteilung, ob geschlossene oder nicht geschlossene Ortslage vorliegt, ist nicht von den gelben Ortstafeln sondern von dem tatsächlichen Bebauungszustand auszugehen. Für einzelne Straßen angewandt deckt sich der Begriff der geschlossenen Ortslage nur annähernd mit dem der Ortsdurchfahrt. Die Unterscheidung der Unfälle nach der Ortslage ist bis 1952 nur einmal und zwar in Kombination mit den damals verwendeten Merkmalen des Unfallvorgangs ausgezählt worden. Bei der Auszählung der Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik des Jahres 1953 ist diese Gliederung für alle Abschnitte der Erhebung durchgeführt worden. Die Notwendigkeit dazu ergibt sich aus der Tatsache, daß sich der Verkehr innerhalb geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage hinsichtlich Zusammensetzung, Dichte und zeitlichem Ablauf beträchtlich unterscheidet.

Zu den hier behandelten örtlichen Merkmalen kommen im Abschnitt C des Meldeblatts weitere Kennzeichnungen des Unfallvorgangs. In diesem Abschnitt wird der Versuch unternommen, alle Unfälle nach der Art des Unfallvorgangs zu beschreiben. Gegenüber dem älteren Meldeblatt, aus dem noch der Begriff des Zusammenstoßes von Fahrzeugen übernommen worden ist, sind weitere Arten des Unfallvorgangs aufgeführt worden, nämlich verschiedene Formen des Auffahrens auf Hindernisse, Unfälle zwischen Kraftfahrzeugen und Fußgängern, sowie eine Sammelgruppe nicht näher bezeichneter Unfälle. Die Erhebung dieser hier angeführten Merkmale ist mit ziemlich Schwierigkeiten verbunden. Zwischen Zusammenstoß und Auffahren ist in Fällen des Überholens nicht immer eine klare Unterscheidung möglich. Dazu kommt, daß bei Unfällen mit mehr als zwei Verkehrsteilnehmern ein sekundärer Unfallvorgang eintreten kann, so daß Zweifel entstehen können, in welcher Weise der Unfall am besten bezeichnet werden soll.

Bei den übrigen Zählbegriffen werden ebenfalls einzelne Merkmale erhoben, nach denen diese ausgezählt werden können. Bei den an einem Unfall beteiligten Verkehrsteilnehmern (Abschnitt D) und bei den vorläufig festgestellten Unfallursachen (Abschnitt F) handelt es sich um Merkmale der Art, die im Meldeblatt in einem nahezu vollständigen und umfangreichen Katalog aufgeführt sind. Neu ist beim Abschnitt F eine Gliederung der bei einem Fahrzeug oder dessen Führer liegenden Unfallursachen nach Fahrzeugarten, die eine gewisse Verbindung zu der Zählung der Verkehrsteilnehmer bedeutet. Die dabei verwendete Gliederung deckt sich jedoch nicht vollständig mit der des Abschnitts D, bei der z. B. die Fahrzeuge der Besatzungsmacht, ganz gleich, ob es sich dabei um Personen-, Lastkraftwagen, Omnibusse oder andere handelt, als gesonderte Gruppe ausgewiesen werden, während sie bei der Zählung der Ursachen den jeweiligen Fahrzeugarten zuzurechnen sind. Bei den bei einem Unfall getöteten und verletzten Personen (Abschnitt G) sind es Merkmale des Ge-

schlechts und des Alters (in einer zusammengefaßten Klasseneinteilung), ergänzt durch Angaben über die Art der Verkehrsbeteiligung, wobei ebenfalls nur eine ganz grobe Übereinstimmung mit der Klassifikation der Verkehrsteilnehmer im Abschnitt D besteht.

In seiner äußeren Form erscheint deshalb das Statistische Meldeblatt als eine eng verschachtelte Sammlung von mehreren z. T. schon komplizierten Tabellen. In den bisher veröffentlichten Ergebnissen der Straßenverkehrsunfallstatistik sind in der Hauptsache auch diese Tabellen im einzelnen dargeboten worden. Die innerhalb des Meldeblatts unabhängig voneinander behandelten Zählheiten bieten zahlreiche Möglichkeiten der kombinierten Auszählung. So lassen sich vor allem die Merkmale des Orts und der Art der Unfälle auch gleichzeitig für die Zählheiten Verkehrsteilnehmer, Unfallursachen sowie getötete und verletzte Personen anwenden. Man könnte z. B. die Verkehrsteilnehmer auszählen, die auf Bundesautobahnen oder Bundesstraßen an Verkehrsunfällen beteiligt waren, oder die Unfallursachen, die bei Zusammenstößen von fahrenden Fahrzeugen oder bei den anderen Unfallformen festgestellt worden sind. Ebenso lassen sich diese Zählbegriffe wiederum zu der Zählheit Unfall als Merkmal zuordnen. Auf Grund der Aufzeichnungen über die bei einem Unfall getöteten bzw. verletzten Personen in Verbindung mit den ebenfalls im Abschnitt G erhobenen Angaben über den Sachschaden ist hier eine Einteilung der Masse aller Unfälle nach Gruppen des Schadens möglich (z. B. Unfälle mit Todesfolge, Unfälle mit Sachschaden). Von dem Zählbegriff Verkehrsteilnehmer ausgehend lassen sich aus der Gesamtmasse aller Unfälle Teilmassen ausgliedern, die einer besonderen Untersuchung unterzogen werden können. Es sei hier z. B. gedacht an Unfälle, an denen ein Lastkraftwagen beteiligt ist oder an Fußgängerunfälle usw. Das gleiche gilt auch für den Zählbegriff der Unfallursache, der, als Merkmal verwendet, die Ausgliederung von Teilmassen ermöglicht. Als Beispiel wäre hier die Masse von Unfällen zu nennen, bei denen als Ursache etwa überhöhte Geschwindigkeit oder Nichtbeachten der Vorfahrt oder technische Mängel am Fahrzeug und dergl. festgestellt worden sind.

Die von den Merkmalen des Personenschadens und den Daten des Sachschadens ausgehende Gliederung der Unfälle hat bei der Tabellierung der Jahresergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik von 1953 mehrfach Anwendung gefunden, so daß auf sie noch näher eingegangen werden muß. Die hier versuchte Gliederung entspringt dem Bedürfnis, die an sich sehr ungleichartig zusammengesetzte statistische Masse nach schwereren und leichteren Unfällen zu gliedern. Zu diesem Zweck ist in der früheren Statistik des ehemaligen Landes Württemberg-Baden (vgl. dazu auch das abgedruckte Statistische Meldeblatt auf Seite 17) eine bemerkenswerte Unterteilung vorgenommen worden, und zwar in:

1. Schwere Verkehrsunfälle, nämlich mit
  - a) Tödlichem Ausgang
  - b) Verlust von Gliedmaßen
  - c) Sachschaden über 10000 DM

2. Mittlere Verkehrsunfälle,  
nämlich mit
  - a) Personenschaden mit Knochenbrüchen
  - b) Sachschaden zwischen 2000 und 10000 DM
3. Leichte Verkehrsunfälle,  
nämlich mit
  - a) Personenverletzungen mit leichten Hautschür-  
fungen, Prellungen usw.
  - b) Sachschaden bis 2000 DM.

Von der heutigen amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik werden die Merkmale dieser Gliederung nicht mehr erhoben. Die hinreichend genaue Erfassung der erforderlichen Daten mag vielleicht etwas zweifelhaft erscheinen, da der Charakter von Verletzungen nicht immer zu übersehen ist und auch die Bemessung von Sachschaden nur innerhalb von verhältnismäßig weiten Fehlergrenzen möglich sein dürfte. Durch Ausstattung der Polizeibeamten mit Hilfstafeln für die Schätzungen des Schadens sind hier jedoch brauchbare Ergebnisse erzielt worden.

Im Rahmen der Straßenverkehrsunfallstatistik, wie er durch die Fassung des Statistischen Meldeblatts gezogen ist, stehen für derartige Auszählungen nur die Angaben über die Getöteten, die Verletzten, die einer stationären Behandlung zugeführt worden sind (Schwerverletzte) und die übrigen Verletzten (Leichtverletzte) zur Verfügung. Dazu kommen dann noch die Angaben darüber, ob bei den Unfällen ein Sachschaden bis zum Betrag von 200 DM oder von mehr

als 200 DM entstanden ist. Aus der Masse aller Straßenverkehrsunfälle kann man danach zunächst die Verkehrsunfälle ausgliedern, bei denen Personen getötet worden sind. Ob dabei gleichzeitig auch andere Personen verletzt und ob leichter oder schwerer Sachschaden eingetreten ist, kann dabei außer acht gelassen werden. Von dem verbleibenden Rest lassen sich dann wieder alle Unfälle aussondern, bei denen Personen schwerverletzt worden sind. Als dritte Gruppe lassen sich auf diese Weise die Unfälle aussondern, bei denen nur leichte Personenschäden eingetreten sind. Übrig bleiben dann die Unfälle, bei denen also keine Verletzungen vorgekommen sind, sondern nur noch Sachschaden und zwar entweder größerer Sachschaden im Betrag von mehr als 200 DM oder ein nur geringerer Sachschaden bis zur Grenze von 200 DM. Die hiernach entwickelte Gliederung umfaßt also Unfälle

1. mit Getöteten (auch mit Verletzten und Sachschaden)
2. mit Schwerverletzten (auch mit Leichtverletzten und Sachschaden)
3. mit Leichtverletzten (auch mit Sachschaden)
4. mit nur Sachschaden von mehr als 200 DM
5. mit nur leichtem Sachschaden bis zu 200 DM.

Bei einigen Tabellierungen sind die Unfälle mit Schwer- und Leichtverletzten sowie die Unfälle mit Sachschaden jeweils zu einer Gruppe zusammengefaßt worden.

#### **4. Einige Bemerkungen über die Ursachenforschungen im Rahmen der Straßenverkehrsunfallstatistik**

Der Abschnitt des Statistischen Meldeblatts über die Unfallursachen stellt eine Besonderheit der Straßenverkehrsunfallstatistik dar. Unmittelbare statistische Feststellungen, d. h. Erhebungen von Ursachen, finden sich sonst nur noch bei den übrigen Unfallstatistiken und bei der Todesursachenstatistik.

Die Erforschung der Unfallursachen ist nicht allein auf die Ergebnisse dieser Zählung der von den Polizeibeamten nach vorläufigen Ermittlungen angegebenen Unfallursachen angewiesen. Es liegt im Wesen jeder Statistik, daß sie mit den Mitteln der Straffung ihrer Ergebnisse, der Bildung von Mittelwerten, der Inbeziehungsetzung zu anderen statistischen Größen, durch Vergleich von Zahlenreihen und der dabei möglichen Darstellung ihrer gegenseitigen Verbundenheit durch Anwendung der Korrelationsrechnung der Ursachenforschung überhaupt in einer vielfältigen Weise zu dienen vermag.

Aus dem Bereich der Straßenverkehrsunfallstatistik ist hier die bisher geübte Berechnung von Unfalzziffern zu nennen (Unfälle auf 10000 Einwohner oder auf 1000 Kraftfahrzeuge des Bestandes). Durch die Beziehung der Unfälle auf die Kraftfahrzeugbestände läßt sich eine, wenn auch nur sehr grobe Darstellung des Zusammenhangs der Unfälle mit der allgemeinen Verkehrsentwicklung geben (vgl. dazu Seite 9). Die

Kraftfahrzeugbestände können jedoch nur auf lange Sicht und auch nur annähernd die Entwicklung der Verkehrsdichte und der Verkehrsbelastung des Straßennetzes zum Ausdruck bringen. Die Verkehrsdichte hängt ja nicht allein von der Zahl der vorhandenen Fahrzeuge ab, sondern auch von dem Grad ihrer Ausnutzung im Verkehr, der, sowohl jahreszeitlich wie auch im Laufe der Entwicklung auf lange Sicht gesehen, ziemlichen Schwankungen unterworfen ist. Die hier möglichen Beziehungszahlen werden auch fraglich, sobald sie für begrenzte Gebietseinheiten angewendet werden sollen, denn bei ihrer Berechnung ist nicht berücksichtigt, daß ein Teil der Unfälle auch auf fremde, d. h. auf nicht dem örtlichen Bestand angehörige Fahrzeuge zurückzuführen ist.

Die Erforschung des Zusammenhangs zwischen den Unfalzzahlen und der Verkehrsdichte erfordert daher eine weitere sowohl sachliche wie regionale Einengung des Untersuchungsmaterials. Eine Hilfe dazu bieten die regionalen Ergebnisse der Verkehrszählungen, denen in vergleichbaren Zählabschnitten die Unfalzzahlen gegenübergestellt werden können. Ein allgemeines Maß der Verkehrsdichte, das etwa an die Stelle des Bestands an Kraftfahrzeugen treten könnte, läßt sich nicht ohne weiteres entwickeln. Es ist für die Vielfalt der hier zu erforschenden Erscheinungen

und Zusammenhänge sehr bezeichnend, daß z. B. da, wo diese Beziehungen zwischen Unfällen und Verkehrsdichte (nach gefahrenen Fahrzeug-Kilometern je Tag und Jahr) isoliert dargestellt werden können, sich keine besonders strenge wechselseitige Verbundenheit erkennen läßt. Vielmehr sind die Unfallzahlen der regional eng begrenzten Untersuchungsabschnitte noch durch andere Ursachen beeinflusst, die in den lokalen Verhältnissen zu suchen sind. (Vergleiche dazu noch den Abschnitt über die Autobahnunfälle.)

Für diesen Teil der Ursachenforschung mit den allgemeinen Mitteln der statistischen Auswertung ist vor allem auch die Untergliederung nach Arten von Verkehrsteilnehmern und die nur annähernd damit übereinstimmende Gliederung der Ursachen und der getöteten und verletzten Personen nach Hauptgruppen von Verkehrsteilnehmern, von der weiter oben bereits die Rede war, von Bedeutung. Die monatliche Darstellung der Zahlen der wichtigsten an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer bietet z. B. die Möglichkeit, das eigentümliche Bild des jahreszeitlichen Verlaufs der Unfallzahlen aus der wechselnden Teilnahme der wichtigsten Fahrzeuggruppen am Verkehr und aus der sich daraus ergebenden schwankenden Verkehrsdichte im Laufe des Jahres zu erklären (vgl. Seite 36).

Die Ursachenforschung mit den allgemeinen Mitteln der statistischen Auswertung hat es, wie diese kurzen Beispiele andeuten können, einmal mit der Erforschung allgemeiner Ursachenzusammenhänge wie auch mit der Erforschung regionaler Einzelursachen, d. h. also mit der Untersuchung von örtlichen Gefahrenstellen, zu tun. Die großen Schwierigkeiten einer solchen Ursachenforschung haben der unmittelbaren Erhebung von Unfallursachen im Rahmen der Straßenverkehrsunfallstatistik von Anfang an ein besonderes Gewicht gegeben. Hier liegt ein Nachdruck auf den subjektiv bedingten individuellen Unfallursachen des Einzelfalles. Aber auch objektive, in den äußeren Verhältnissen gegebene Schwierigkeiten werden hier als solche Einzelursachen angesprochen und erfaßt (Umstände).

Bereits bei der ältesten deutschen Form der Statistik der Straßenverkehrsunfälle in der Zeit von 1906 bis 1913 ist der Versuch unternommen worden, Unfallursachen statistisch zu ermitteln. Die damaligen Nachweisungen sprechen von Unfällen beim Betrieb von Kraftfahrzeugen, die auf

zu schnelles Fahren bzw. Unterlassen des Hupsignals  
ungeschicktes, unvorsichtiges oder vorschriftswidriges Fahren

Nichtanhalten trotz Winken oder Zurufens

Versagen der Brems- oder Steuervorrichtung

Bruch von Fahrradteilen, Platzen des Gummischlauchs, Explosionen

nasses oder schlüpfriges Straßenpflaster, ausgefahrene Chausseen

die Schuld oder Unachtsamkeit der Verletzten oder dritter Personen

andere oder nicht angegebene Gründe

zurückzuführen waren. In diesem, den Verkehrsverhältnissen von 1906 entsprechenden noch bescheidenen

Verzeichnis treten bereits Beispiele der heute angewendeten Hauptgruppen von Unfallursachen auf, nämlich der im Verhalten der Kraftfahrzeugführer oder in technischen Mängeln des Kraftfahrzeugs liegenden Ursachen, der Ursachen bei anderen Personen als Kraftfahrern und schließlich auch der in den äußeren Umständen liegenden Ursachen, wie z. B. der Beschaffenheit der Straße. Die für die Erfassung solcher individuellen Einzelursachen bestimmten Begriffe sind in der deutschen Verkehrsunfallstatistik hauptsächlich nach den Begriffen und Vorstellungen des Straßenverkehrsrechts orientiert worden. Diese Tatsache ist von außerordentlicher Bedeutung für die Auswertung der Ergebnisse dieser Zählung von Unfallursachen. Da das Straßenverkehrsrecht selbst einer ständig fortschreitenden Entwicklung des Verkehrs angepaßt werden mußte, konnten der Statistik keine ständig gleichbleibenden Bezeichnungen und Definitionen der wichtigsten Ursachen gegeben werden. Die Anpassung an das Straßenverkehrsrecht äußerte sich nicht zuletzt auch in dem ständig wachsenden Verzeichnis der einzelnen statistisch zu erfassenden Unfallursachen. Es ist z. B. leicht einzusehen, daß die oben erwähnte Ursache des zu schnellen Fahrens, wie sie 1906 erfaßt wurde, etwas anderes darstellt, als die Ursache der übermäßigen Geschwindigkeit etwa im Jahre 1936. Zwischen diesen beiden Ursachsbegriffen liegt der Fortschritt der technischen Entwicklung. Diese Ursache der übermäßigen Geschwindigkeit hat wiederum heute eine andere Bedeutung als 1936 und 1950. Ob übermäßige Geschwindigkeit vorlag, war damals hauptsächlich danach zu beurteilen, ob die gesetzlich bestimmten Geschwindigkeitsgrenzen überschritten worden waren oder nicht. Mit der Aufhebung der bis dahin bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzung von Personenkraftwagen und Krafträdern und der Erhöhung der Geschwindigkeitsgrenzen für die übrigen Kraftfahrzeuge ist hier wiederum ein Wandel eingetreten. Das Vorliegen übermäßiger Geschwindigkeit ist jetzt, wie das auch aus dem genauen Wortlaut des Meldeblatts hervorgeht, nach den Umständen des Einzelfalles zu bemessen. Maßgebend dafür ist vor allem der § 1 der Straßenverkehrsordnung mit der Bestimmung, daß sich jeder Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr so zu verhalten hat, daß kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.

Bei dem 1936 in Kraft getretenen Verzeichnis der zu zählenden Unfallursachen, das dem abgedruckten Muster des damaligen Statistischen Meldeblatts entnommen werden kann (Seite 17), tritt der Zusammenhang mit dem Straßenverkehrsrecht auch bei den meisten der aufgeführten Bezeichnungen bereits deutlich in Erscheinung. Soweit die Ursachen beim Kraftfahrzeug oder dessen Führer liegen, handelt es sich durchweg um Verstöße gegen die gesetzlich festgelegten Verkehrsregeln. Soweit die einzelnen Ursachen den Vorstellungen und Begriffen des Straßenverkehrsrechts entsprechen, lassen sie sich auch einigermaßen in einem einheitlichen und vergleichbaren Sinn erfassen. Der häufige Wandel der Einzelbestimmungen, z. B. über die Geschwindigkeitsgrenzen oder über das Vorfahrtsrecht, erschwert auch in den Zeitabschnitten, in denen das gleiche Verzeichnis von Unfallursachen angewendet worden ist, einen Vergleich der Zahlen für einzelne Ursachen mit denen anderer Jahre. Noch

einschneidender ist freilich die Erweiterung des Ursachenverzeichnisses im Statistischen Meldeblatt von 1953, die praktisch jeden Vergleich mit den vorangegangenen Jahren ausschließt. Für die Erforschung der Unfallursachen bleibt damit in der Hauptsache nur eine Untersuchung des Gesamtbildes der Unfallursachen, wie es sich aus der Zählung der von den Polizeibeamten angeschriebenen vorläufigen Unfallursachen für das Jahr 1953 ergibt.

Im allgemeinen besteht wohl die Vorstellung, daß es in der Mehrzahl der Fälle möglich sei, die Ursache genau zu bezeichnen, d. h. also, bei mehreren zunächst festgestellten, möglichen Ursachen gewissermaßen auf eine primäre, letzte und entscheidende Ursache zu schließen. Das wäre gleichbedeutend damit, daß für einen Unfall, also auf einem Meldeblatt, jeweils nur eine einzige Ursache zur Anschreibung gelangt. Aber bereits bei der früheren Reichsstatistik ist die Anweisung gegeben worden, bei der Feststellung verschiedener Ursachen stets alle festgestellten Ursachen anzugeben. So hat sich auch in der Praxis der Erhebung im Laufe der Zeit immer mehr die Übung herausgebildet, bei einer Verbindung mehrerer Ursachen nicht mehr die Kette bis zur primären Ursache durchzugehen, weil dies oft nicht möglich erscheint, sondern die verschiedenen Feststellungen gleichzeitig aufzuschreiben. Bei Trunkenheit am Steuer, um einmal ein Beispiel anzunehmen, bei der gleichzeitig falsches Überholen und außerdem Glätte und Schlüpfrigkeit der Straße festzustellen ist, werden heute in der Regel diese drei Feststellungen erfaßt. Wenn bei diesen ungünstigen äußeren Umständen ein Unfall eingetreten ist, könnte man jedoch auch folgern, daß er auf das Konto der Trunkenheit zu rechnen ist. Ein nüchterner Fahrer hätte die Schwierigkeiten doch wohl leicht meistern können. Aber ebenso könnte man auch folgern, daß vielleicht der Betrunkene, wäre die Straße nicht schlüpfrig gewesen, sich weniger ungeschickt benommen und noch keinen Unfall herbeigeführt hätte. Im Endergebnis wird man hier jedoch von der allgemeinen Forderung ausgehen müssen, daß sich jeder verantwortungsbewußte Fahrer auf solche äußeren Schwierigkeiten einstellen und sich entsprechend zu verhalten hat.

Wie dieses herausgegriffene Beispiel zeigt, liegt es jedenfalls auf der Hand, daß die gewissenhafte Beobachtung aller mitwirkenden Momente und ihre gleichrangige Behandlung von dem Polizeibeamten, der den Unfall aufnimmt und der vielleicht auch den Meldebogen auszufüllen hat, in der Regel erwartet werden kann, während es für ihn durchaus schwierig wäre, zu entscheiden, welcher der getroffenen Feststellungen die Hauptbedeutung zugesprochen werden müßte. Nicht selten sind auch Fälle, in denen es gar nicht ohne weiteres möglich ist zu entscheiden, bei welchen von den beteiligten Verkehrsteilnehmern die Ursache liegt. Fehlerhaftes Verhalten kann durchaus auch bei zwei Verkehrsteilnehmern liegen.

Die erhebungstechnisch so wesentliche Bestimmung, daß bei mehreren unmittelbaren Ursachen und Umständen, die zu einem Unfall geführt haben, stets alle Ursachen anzugeben sind, muß auch bei der Auswertung der Zählung besonders beachtet werden. Im Einzelfall wird also der Ursache nicht bis zum letzten Grund nachgegangen werden können. In der

Summierung zu der großen Masse hat das Verfahren dieser Anschreibung jedoch den Vorteil, daß die hauptsächlich vorkommenden Fehler im Verhalten der Fahrer und Fußgänger sowie die am häufigsten mitwirkenden äußeren Umstände nach dem Gesetz der großen Zahl deutlich hervortreten. Die Befolgung dieser Anweisung ist erst nach und nach erreicht und schließlich auch durch die starke Erweiterung des Ursachenverzeichnisses noch besonders gefördert worden.

Die Tatsache, daß nach den Anweisungen zur Erhebung für einen Unfall mehrere Ursachen angeschrieben werden, ist vor allem für die Beurteilung der Angaben über die Feststellung von äußeren Umständen von Bedeutung. Äußere Umstände werden meistens im Zusammenhang mit unmittelbaren Ursachen angeschrieben. Die allgemeine Anweisung, daß übermäßige Geschwindigkeit nach den Umständen des Einzelfalls (z. B. Straßenbeschaffenheit, Witterungsverhältnisse oder Verkehrsdichte) zu beurteilen ist, hat zur Folge, daß das Vorliegen der Unfallursache Übermäßige Geschwindigkeit in den meisten Fällen stets in Verbindung mit der Angabe einer dieser äußeren Umstände verzeichnet wird. Äußere Umstände treten nur in seltenen Fällen als alleinige Ursache im Rahmen dieser Erhebung auf. Es ist deshalb notwendig, ausdrücklich darauf hinzuweisen, daß die hierüber gewonnenen Zahlen kein Gesamturteil über den Zusammenhang der Straßenverkehrsunfälle mit der Beschaffenheit der Straßen (Straßendecke, Straßenführung) ermöglichen. Urteile dieser Art lassen sich nur aus der oben behandelten, allgemeinen Ursachenforschung gewinnen.

In regionaler Betrachtung erweisen sich allerdings diese Feststellungen äußerer Umstände, soweit sie bei der Straße liegen, durchaus als ein brauchbares Mittel der Untersuchung von Gefahrenstellen. Man könnte den hier in den Statistischen Meldeblättern gemachten Angaben über schlechten Zustand der Straßenoberfläche, über Enge und Unübersichtlichkeit oder über unzureichende Beschilderung oder Beleuchtung nachgehen und den Unfallort daraufhin noch genauer untersuchen, inwieweit hier Abhilfe geschaffen werden kann. Dem gleichen Zweck dienen die meistens von den Polizeidienststellen bearbeiteten Nadelkarten, auf denen die einzelnen Unfälle auf Grund einer genauen Unfallskizze gesteckt werden. Nach dieser Methode, die hier in diesem Zusammenhang ebenfalls erwähnt werden muß, sollen vor allen Dingen Straßenstellen mit besonderer Unfallhäufung beobachtet werden. In gewissem Umfange ist diese Methode im Rahmen der Straßenverkehrsunfallstatistik anwendbar, wenn z. B. die Unfallzahlen nach Straßenkilometern oder nach Gemeindegemarkungen für einzelne Strecken ausgezählt werden. Das statistische Verfahren hat dabei noch den Vorzug, daß bei etwas größeren Unfallhäufungen auch noch auf die Angaben der Meldeblätter über die Unfallursachen zurückgegangen werden kann. Soweit die Erforschung der Unfallursachen für enger begrenzte Gebiete durchgeführt wird, kann auch durch die Untersuchung einzelner Gefahrenstellen ein Beitrag zur Ursachenforschung geleistet werden. Versuche dieser Art sind für die Autobahnen und für die Bundesstraßen durchgeführt worden (vgl. S. 55 ff und 60 ff).



# Die Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1953

## A. Allgemeine Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik

### 1. Gesamtüberblick

Auf Grund der statistischen Einzelmeldungen der Polizeidienststellen sind in Baden-Württemberg im Jahre 1953

#### insgesamt 69940 Straßenverkehrsunfälle

gezählt worden. Man kann, um sich diese Größe zu veranschaulichen, ausrechnen, daß damit im Durchschnitt täglich rund 192 Unfälle vorgekommen sind. In einer Stunde haben sich dementsprechend durchschnittlich 8 Unfälle ereignet.

Bei diesen Straßenverkehrsunfällen sind 1819 Personen ums Leben gekommen oder nachher innerhalb von 30 Tagen an den Verletzungen gestorben. Außerdem wurden 19784 Personen so schwer verletzt, daß sie in ein Krankenhaus gebracht werden mußten (ohne die bereits in der Summe der Getöteten enthaltenen Zahlen der nachträglich an den Unfallfolgen verstorbenen Personen). Weitere 27653 Personen trugen leichtere Verletzungen davon. Das bedeutet wiederum, daß der Straßenverkehr täglich im Durchschnitt 5 Todesopfer gefordert hat. Als Folge von Verkehrsunfällen mußten täglich außerdem 54 Schwerverletzte in Krankenhausbehandlung gebracht werden. Auf 10000 Einwohner kamen danach rund 3 Tote und 29 Schwerverletzte, auf 1000 Unfälle 26 Tote und 283 Schwerverletzte.

Die außerordentlichen Verkehrsfahren, die in dieser hohen Zahl von Unfällen zum Ausdruck kommen, werden noch deutlicher durch einen Vergleich mit der Zahl der Unfälle in den vorangegangenen Jahren. Die Straßenverkehrsunfälle ergeben danach eine Kurve, die von 1950 an stetig und ziemlich steil ansteigt. Allein gegenüber 1952 hat die Zahl der Unfälle um 20 vH, die Zahl der Getöteten — unter Berücksichtigung der methodischen Änderungen der Erhebung — etwa um 30 vH und die der Verletzten (Schwer- und Leichtverletzten zusammen) um 28 vH zugenommen.

#### Unfälle, Getötete und Verletzte 1936 bis 1953

Jahr	Unfälle	Getötete	Verletzte	Getötete Verletzte zusammen
1936	24 005	895	16 653	17 548
1937	22 990	783	16 113	16 896
1938	22 386	705	15 639	16 344
1950	42 636	1 145	27 220	28 365
1951	53 080	1 344	34 730	36 074
1952	58 507	1 330	37 172	38 502
1953	69 940	1 819 <sup>1)</sup>	47 437	49 256

<sup>1)</sup> Infolge Änderung des Erhebungsverfahrens mit den Vorjahren nicht mehr voll vergleichbar.

Von der Gesamtsumme der Unfälle sind 2,5 vH tödlich verlaufen. Dieser Anteil mag wohl gering erscheinen, im ganzen ist die Größenordnung von 1723 tödlichen Unfällen im Straßenverkehr im Jahre 1953 jedoch recht beträchtlich. Dazu kommen noch 12800 Unfälle mit Schwerverletzten, das ist etwas mehr als ein Sechstel der Gesamtsumme. Fast ein Drittel sind Unfälle mit Leichtverletzten (32,3 vH). Im ganzen belief sich die Summe der Unfälle mit Personenschaden auf 53,1 vH der Gesamtmasse. Der Sachschaden, der bei diesen Unfällen eingetreten ist, bleibt bei dieser Gliederung außer Betracht. Die Unfälle mit reinem Sachschaden (also ohne Personenschaden) machen eine Masse von 32836 Unfällen (46,9 vH) aus. Unter ihnen überwiegen die Fälle, in denen der Schaden die Grenze von 200 DM nicht übersteigt (Bagatellfälle).

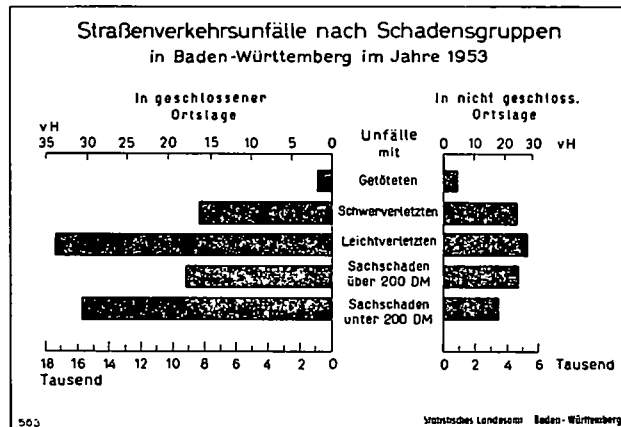
Die Mehrzahl aller Unfälle, nämlich 51166 hat sich innerhalb von Ortschaften ereignet. Ihnen stehen 18774 Unfälle gegenüber, die in nichtgeschlossener Ortslage, d. h. also auf den außerhalb der Ortsbereiche verlaufenden Strecken der Fernverkehrs- und Verbindungsstraßen geschehen sind. Den Unterschieden im Verkehrsvolumen und in der Verkehrsdichte entspricht es nun auch, wenn innerhalb geschlossener Ortslage fast drei Viertel aller Unfälle gezählt worden sind. Im dichteren Ortsverkehr herrschen andere Verhältnisse als im Verkehr auf den freien und längeren Strecken außerhalb der Ortschaften, wo im allgemeinen höhere Geschwindigkeiten möglich sind und auch ausgenutzt werden. Im Ortsverkehr sind andere Anforderungen an die Aufmerksamkeit und die Reaktionsfähigkeit der Fahrer und Fußgänger gestellt als im Verkehr auf den freien Strecken, der wiederum seine eigenen Schwierigkeiten hat. So überwiegen auch im

#### Straßenverkehrsunfälle, Getötete und Verletzte in geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage 1953

Bezeichnung	Geschlossene Ortslage	Nichtgeschlossene Ortslage	Insgesamt
Unfälle .....	51 166	18 774	69 940
Getötete .....	891	928	1 819
Schwerverletzte ..	12 509	7 275	19 784
Leichtverletzte ...	20 186	7 467	27 653
Verletzte zusammen	32 695	14 742	47 437
Auf 1000 Unfälle kamen			
Getötete .....	17	49	26
Schwerverletzte ..	244	387	283
Leichtverletzte ...	395	398	395
Verletzte zusammen	639	785	678



Ortsverkehr andere Verhaltensfehler als auf den freien Strecken. Das Bild der Straßenverkehrsunfälle ist im ganzen auch dementsprechend bei beiden Verkehrsarten wesentlich voneinander verschieden. In den wichtigsten Grundzügen ist dies bereits aus der vorstehenden Übersicht über die innerhalb der beiden Verkehrsbereiche bei Unfällen getöteten und verletzten Personen zu erkennen.



Es fällt hier auf, daß auf 1000 Unfälle in nicht-geschlossener Ortslage 49 Tote, in geschlossener Ortslage dagegen nur 17 Tote kommen. Ein ähnlicher Unterschied besteht bei den Schwerverletzten (387 gegen 244). Im Straßenverkehr außerhalb der geschlossenen Ortslage kam es also viel häufiger zu Todesfällen und zu schweren Verletzungen als innerhalb der Ortschaften.

Noch deutlicher tritt der Unterschied in Erscheinung, wenn man für beide Verkehrsbereiche die Unfälle in der Gliederung nach Schadensgruppen einander gegenüberstellt.

Auf 1000 Unfälle kamen im Verkehr in nichtgeschlossener Ortslage 291 Unfälle, bei denen Personen ge-

tötet oder schwerverletzt worden sind, in geschlossener Ortslage dagegen nur 177. Die schweren Straßenverkehrsunfälle sind also in nichtgeschlossener Ortslage wesentlich häufiger als bei dem durchweg dichteren Verkehr innerhalb der geschlossenen Ortslage. Umgekehrt entfällt in der geschlossenen Ortslage ein verhältnismäßig hoher Anteil auf die geringfügigen Scha-

#### Straßenverkehrsunfälle nach Schadensgruppen in geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage 1953

Bezeichnung der Unfälle	Geschlossene Ortslage	Nicht-geschlossene Ortslage	Zusammen
<b>Unfälle insgesamt</b>	<b>51 166</b>	<b>18 774</b>	<b>69 940</b>
davon Unfälle mit			
Getöteten	865	858	1 723
Schwerverletzten	8 198	4 602	12 800
Leichtverletzten	17 344	5 237	22 581
Verletzten überhaupt	25 542	9 839	35 381
nur Sachschaden über 200 DM	9 137	4 677	13 814
unter 200 DM	15 622	3 400	19 022

#### Von 1000 Unfällen waren

Unfälle mit			
Getöteten	17	46	25
Schwerverletzten	160	245	183
Leichtverletzten	339	279	323
Verletzten überhaupt	499	524	506
Sachschaden über 200 DM	179	249	198
unter 200 DM	305	181	272

densfälle (30,5 vH). Innerhalb der nichtgeschlossenen Ortslage treten diese Bagatellfälle jedoch gegenüber den Unfällen mit nur Sachschaden von mehr als 200 DM zurück. Hierbei muß auch berücksichtigt werden, daß auf den freien Strecken die geringfügigen Unfälle nicht in der gleichen, fast lückenlosen Weise erfaßt werden wie innerhalb der Ortschaften selbst. Die Feststellung, daß im schnelleren Verkehr auf den freien Strecken relativ mehr schwere Unfälle vorkommen als in der geschlossenen Ortslage wird dadurch jedoch nicht eingeschränkt.

## 2. Die bei Straßenverkehrsunfällen getöteten und verletzten Personen

Unter den Daten, die von der Straßenverkehrsunfallstatistik ausgewiesen werden, sind die Zahlen über die getöteten und verletzten Personen am meisten geeignet, eine unmittelbare und lebendige Vorstellung von den gegenwärtigen Verkehrsgefahren zu vermitteln. Die Summe von 1819 Todesopfern des Verkehrs, die für sich betrachtet vielleicht nicht besonders groß erscheinen mag, erhält eine gewisse Anschaulichkeit, wenn wir feststellen, daß sie der Einwohnerzahl der Gemeinde Herbertingen im Kreis Saulgau oder auch der Einwohnerzahl des bekannten Schwarzwaldkurortes Titisee entspricht. Durch Todesfälle im Straßenverkehr ist also eine ganze Gemeinde diesen Umfangs praktisch ausgelöscht worden. Wenn nach Abzug der nachträglich Verstorbenen 19784 Schwerverletzte gezählt worden sind, so kommt dies einer Stadt von der Größe Schwäbisch Halls gleich. Die Summe von 27653 Leichtverletzten liegt etwa in der Größenordnung der Einwohnerzahl der Stadt Aalen.

#### Die Sterbefälle nach den wichtigsten Todesursachen 1953

Todesursachen (Nr. des deutschen Verzeichnisses 1950)	Anzahl
<b>Sterbefälle insgesamt (Todesursachenstatistik)</b>	<b>75 631</b>
darunter infolge von:	
Herzkrankheiten (42—45)	13 762
Krebs u. a. bösartige Gewächse (20—24)	11 777
Gefäßstörungen des Zentralnervensystems (37)	10 308
Altersschwäche (891)	5 538
Tuberkulose insgesamt (00—03)	1 275
Selbstmord (97)	1 241
Kraftfahrzeugunfälle im Verkehr und außerhalb des Verkehrs (90)	1 616
Unfälle bei anderen Straßenfahrzeugen (012)	118
Verkehrsunfälle ohne nähere Angaben (019)	97
dagegen	
Getötete nach der Straßenverkehrsunfallstatistik	1 819

Bei den Getöteten liegt außerdem ein Vergleich nahe mit der Gesamtzahl der im Laufe des Jahres 1953 eingetretenen Todesfälle. Zu diesem Zweck wird in der nachstehenden Tabelle, die im Rahmen der



Straßenverkehrsunfallstatistik ermittelte Zahl der Getöteten der Zahl der nach Angaben der Todesursachenstatistik bei Verkehrsunfällen tödlich verunglückten Personen gegenübergestellt.

Die von der Todesursachenstatistik für Straßenverkehrsunfälle ausgewiesenen Zahlen stimmen mit denen der Straßenverkehrsunfallstatistik infolge der verschiedenen methodischen Voraussetzungen der beiden Erhebungen nicht überein. Durch die Gegenüberstellung kann jedoch zum Ausdruck gebracht werden, daß die Zahl von 1819 getöteten Personen nach der Statistik der Straßenverkehrsunfälle rund 2,5 vH aller Todesfälle des Jahres 1953 ausmacht. Ihrer Größenordnung nach liegt diese Zahl auch höher als die der Sterbefälle an Tuberkulose und auch höher als die der Selbstmorde.

Vier Fünftel der getöteten Personen und drei Viertel der Schwer- und Leichtverletzten waren männlichen Geschlechts. In nichtgeschlossener Ortslage ist der Anteil der männlichen Personen noch etwas höher. Er betrug bei den Getöteten rund 84 vH, bei den Schwer- und Leichtverletzten rund 78 vH. Dieser hohe Anteil erklärt sich in der Hauptsache dadurch, daß die männlichen Personen in viel größerem Umfang als Krafttradfahrer, Kraftwagenführer und Radfahrer aktiv am Verkehr teilnehmen als Frauen.

#### Die bei Straßenverkehrsunfällen im Jahr 1953 getöteten und verletzten Personen nach dem Geschlecht

Bezeichnung	Getötete		Schwer-verletzte		Leicht-verletzte		Zusammen	
	An-zahl	vH	An-zahl	vH	An-zahl	vH	An-zahl	vH
Bei Straßenverkehrsunfällen insgesamt								
männlich .....	1 466	80,6	14 022	75,4	20 831	75,3	37 219	75,6
weiblich .....	353	19,4	4 862	24,6	6 822	24,7	12 037	24,4
<b>Zusammen ...</b>	<b>1 819</b>	<b>100</b>	<b>19 784</b>	<b>100</b>	<b>27 653</b>	<b>100</b>	<b>49 256</b>	<b>100</b>
In geschloss. Ortslage								
männlich .....	690	77,4	9 256	74,0	15 030	74,5	24 976	74,4
weiblich .....	201	22,6	3 253	26,0	5 156	25,5	8 610	25,6
<b>Zusammen ...</b>	<b>891</b>	<b>100</b>	<b>12 509</b>	<b>100</b>	<b>20 186</b>	<b>100</b>	<b>33 586</b>	<b>100</b>
In nichtgeschlossener Ortslage								
männlich .....	776	83,6	5 660	77,9	5 801	77,7	12 243	78,1
weiblich .....	152	16,4	1 600	22,1	1 666	22,3	3 427	21,9
<b>Zusammen ...</b>	<b>928</b>	<b>100</b>	<b>7 275</b>	<b>100</b>	<b>7 467</b>	<b>100</b>	<b>15 670</b>	<b>100</b>

Fast die Hälfte der verunglückten Personen fällt in die Altersklassen von 25 bis 60 Jahren und rund ein Drittel in die Altersklasse von 14 bis 25 Jahren. Diese Verteilung entspricht im wesentlichen dem Durchschnitt bei den Schwer- und Leichtverletzten, also der Hauptmasse der verunglückten Personen.

Die Verhältnisse bei den getöteten Personen weichen davon jedoch etwas ab. Hier erscheint die Gruppe der über 60-jährigen mit einem Anteil von rund einem Fünftel, während die Altersklasse von 14 bis 25 Jahren mit einem Viertel schwächer vertreten ist als bei den Verletzten. Das Besondere dieser Altersgliederung, die sich für die getöteten und verletzten Personen ergibt, wird erst voll deutlich, wenn sie, wie es in der nachstehenden Tabelle geschehen ist, der Altersgliederung der Gesamtbevölkerung gegenübergestellt wird. Es zeigt sich dabei nämlich, daß die Personen in den Altersklassen von 14 bis 25 Jahren und von 60 und mehr Jahren relativ viel häufiger bei Straßen-

verkehrsunfällen tödlich verunglückt sind als es dem Anteil dieser Gruppen an der Gesamtbevölkerung entsprechen würde. Ein ähnliches Bild ergibt sich für die Masse der Schwer- und Leichtverletzten, in der die Altersklasse von 14 bis 25 Jahren im Vergleich zur Gesamtbevölkerung sehr stark hervortritt. Auf sie entfällt ein volles Drittel der Gesamtsumme gegenüber nur 18 vH im Querschnitt der Gesamtbevölkerung. Die hohe Besetzung der Altersgruppen von 60 und mehr Jahren bei den getöteten Personen ist, wie unten noch gezeigt wird, hauptsächlich auf den hohen Anteil der Fußgänger zurückzuführen. Das Hervortreten der Altersklasse von 14 bis 25 Jahren bei den Getöteten und noch mehr bei den Verletzten steht mit der hohen Beteiligung gerade von Personen dieser Altersklasse am Verkehr mit Kraftträdern in einem engen Zusammenhang.

#### Die Altersgliederung der bei Straßenverkehrsunfällen im Jahre 1953 getöteten und verletzten Personen

Bezeichnung	verunglückte Personen insgesamt	davon im Alter von ..... Jahren				
		unter 6	6—14	14—25	25—60	60 und darüber
Anzahl						
Getötete .....	1 819	79	91	488	807	354
Schwerverletzte ..	19 784	846	1 084	6 711	9 582	1 581
Leichtverletzte ...	27 653	847	1 562	9 093	13 807	1 744
<b>Verunglückte zus.</b>	<b>49 256</b>	<b>1 772</b>	<b>2 737</b>	<b>16 892</b>	<b>24 176</b>	<b>3 679</b>

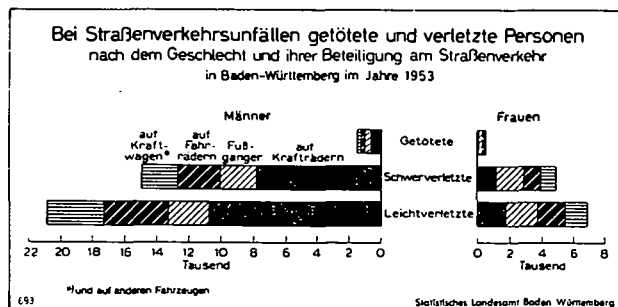
in vH						
Getötete .....	100	4,3	5,0	26,8	44,4	19,5
Schwerverletzte ..	100	4,3	5,5	33,9	48,3	8,0
Leichtverletzte ...	100	3,1	5,7	35,0	49,9	6,3
<b>Verunglückte zus.</b>	<b>100</b>	<b>3,6</b>	<b>5,5</b>	<b>34,3</b>	<b>49,1</b>	<b>7,5</b>
dagegen Altersgliederung der Bevölkerung	100	9,1	11,7	17,8	47,4	14,0

Weitere bemerkenswerte Aufschlüsse über die Zusammensetzung der Masse der getöteten und verletzten Personen vermittelt die im Jahre 1953 noch etwas erweiterte Auszählung nach der Art der Verkehrsbeteiligung. Es läßt sich danach angeben, wie viel Personen auf Kraftträdern, Kraftwagen oder Fahrrädern und wie viele Personen als Fußgänger verunglückt sind. Den hier ermittelten Ergebnissen, die in der nachstehenden Übersicht zusammengefaßt sind, kommt insofern Bedeutung zu, als sie es gestatten, die Zahlen der Getöteten und Verletzten im Zusammenhang mit der Verkehrsstruktur zu sehen.

#### Die bei Straßenverkehrsunfällen getöteten und verletzten Personen nach der Art ihrer Verkehrsbeteiligung im Jahr 1953

Bezeichnung	Insgesamt	davon sind verunglückt				
		auf Kraft- rädern	auf Kraft- wagen	auf Fahr- rädern	als Fuß- gänger	auf sonstige Weise
Anzahl						
Getötete .....	1 819	746	254	289	475	55
Schwerverletzte ..	19 784	8 026	2 820	3 025	4 055	349
Leichtverletzte ...	27 653	12 474	4 281	5 730	4 536	632
<b>Zusammen ...</b>	<b>49 256</b>	<b>22 146</b>	<b>7 364</b>	<b>9 644</b>	<b>9 066</b>	<b>1 036</b>
vH						
Getötete .....	100	41	14	16	26	3
Schwerverletzte ..	100	45	14	18	21	2
Leichtverletzte ...	100	45	16	21	16	2
<b>Zusammen ...</b>	<b>100</b>	<b>45</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>2</b>

Die im einzelnen genannten Gruppen der Getöteten und Verletzten nach der Art ihrer Beteiligung am Verkehr treten in erweiterter Form im nächsten Abschnitt über die an den Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer wieder auf. Unter den angeführten fünf Gruppen heben sich die Fahrer und Mitfahrer von Kraftfahrzeugen besonders hervor. Sie stellten mit 45 vH den Hauptanteil unter den bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Personen. Rund 20 vH der Verunglückten sind Radfahrer, 18 vH Fußgänger. Die Fußgänger haben vor allem an der Zahl der Getöteten mit etwas mehr als einem Viertel einen verhältnismäßig großen Anteil. Auf Kraftwagen überhaupt, also Personen- und Lastkraftwagen, sowie Omnibussen sind dagegen bedeutend weniger Personen verunglückt.



Bezieht man hier die Angaben über das Alter der Getöteten und Verletzten in diese Betrachtung ein, so ergeben sich noch weitere bemerkenswerte Feststellungen. Es zeigt sich dabei, daß die auf Kraftfahrzeugen verunglückten Personen überwiegend den beiden Altersklassen von 14 bis 25 und 25 bis unter 60 Jahren angehören. Da für die Erlangung von Führerschein im allgemeinen ein Mindestalter von 18 Jahren vorgeschrieben ist, handelt es sich in der zuerst genannten Altersklasse vorwiegend um Personen im Alter von 18 bis 25 Jahren. Die Benutzer von Kraftfahrzeugen in dieser engeren Altersgruppe waren in einem weit stärkeren Maß von Todesfällen und Verletzungen betroffen, als es ihrem Anteil an der Gesamtbevöl-

kerung entsprechen würde. Ähnlich, wenn auch nicht so ausgeprägt, liegen die Verhältnisse bei den Radfahrern. Gemessen an der Altersgliederung der Gesamtbevölkerung tritt bei den Radfahrern die Altersklasse von 14 bis 25 Jahren stärker hervor. Besonders gefährdet erscheinen auch hier die Personen im Alter von 60 und mehr Jahren, auf die rund 27 vH der auf Fahrrädern getöteten Personen entfällt. Bei den Fußgängern zeigt sich eine hohe Gefährdung für Kinder bis zu 14 Jahren und auch für Personen von 60 und mehr Jahren. Von 100 getöteten Fußgängern waren 46 im Alter von 60 und mehr Jahren. Die auf Kraftwagen verunglückten Personen gehören überwiegend der Altersklasse von 25 bis 60 Jahren an.

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

Bezeichnung	Unter 6 Jahren	6—14 Jahre	14—25 Jahre	25—60 Jahre	60 Jahre und darüber
Altersgliederung der Bevölkerung .....	9,1	11,7	17,8	47,4	14,0
Verunglückte Personen auf Kraftfahrzeugen					
Getötete .....	0,1	0,5	45,2	51,8	2,4
Schwerverletzte .....	0,5	0,8	46,9	50,5	1,3
Leichtverletzte .....	0,5	0,8	46,8	50,9	1,0
Zusammen ...	0,5	0,8	46,7	50,8	1,2
auf Kraftwagen					
Getötete .....	1,2	4,3	18,1	64,6	11,8
Schwerverletzte .....	1,7	2,4	20,7	70,5	4,7
Leichtverletzte .....	1,6	2,1	19,6	71,6	5,1
Zusammen ...	1,6	2,3	20,0	70,9	5,2
auf Fahrrädern					
Getötete .....	1,7	8,3	21,5	41,2	27,3
Schwerverletzte .....	1,4	9,0	36,0	44,1	9,5
Leichtverletzte .....	0,9	9,7	39,4	42,3	7,7
Zusammen ...	1,1	9,4	37,6	42,9	9,0
als Fußgänger					
Getötete .....	12,8	10,5	7,2	23,8	45,7
Schwerverletzte .....	16,6	14,5	13,9	32,0	23,0
Leichtverletzte .....	13,9	16,9	14,1	35,8	19,3
Zusammen ...	15,0	15,5	13,7	33,5	22,3

### 3. Die an den Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer

Nach Angaben der statistischen Meldeblätter sind im Jahre 1953 in Baden-Württemberg insgesamt 134 772 Verkehrsteilnehmer an Straßenverkehrsunfällen beteiligt gewesen. Darunter befanden sich allein 104 037 Kraftfahrzeuge oder mehr als drei Viertel der Gesamtmasse. Die beherrschende Rolle der Motorfahrzeuge im Straßenverkehr kommt hierin deutlich zum Ausdruck. In einem ebenfalls beträchtlichen Umfang waren auch Fahrräder an den Straßenverkehrsunfällen beteiligt. Im ganzen wurden 14 797 Fahrräder gezählt, die damit rund ein Zehntel der Gesamtsumme ausmachen. Bei der großen Zahl von Menschen, die als Fußgänger am Verkehr teilnehmen, erscheint die Zahl von 10 538 Fußgängern, die an Straßenverkehrsunfällen beteiligt waren, vielleicht etwas gering. Für die Gesamtbetrachtung der Verkehrs-

gefahren hat jedoch diese Gruppe der Verkehrsteilnehmer besonderes Gewicht, weil sie — wie an anderer Stelle zu zeigen ist — einen sehr hohen Anteil an den getöteten und verletzten Personen hat.

Unter den an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Kraftfahrzeugen stehen Personenkraftwagen mit 41 531 Fällen (oder 39,9 vH aller beteiligten Kraftfahrzeuge) an der Spitze. Ihnen folgen 30 904 Kraftfahrzeuge (29,7 vH) und 20 755 Lastkraftwagen (19,9 vH). Zu nennen sind weiter 2 102 Omnibusse, einschließlich der Oberleitungsbusse, und 1 514 Zugmaschinen, die — entsprechend ihrem geringen Anteil am Verkehr überhaupt — in diesem Zusammenhang ebenfalls nur eine geringe Rolle spielen. Die Fahrzeuge der Besatzungsmacht sind gesondert ausgewiesen. Ihre Zahl belief sich auf 7 024.

Die Masse der an einem Unfall beteiligten Kraftfahrzeuge zeigt nicht die gleiche Gliederung nach Arten wie der Kraftfahrzeugbestand. Innerhalb des Kraftfahrzeugbestands, wie er am 1. 7. 1953 gezählt worden ist, nehmen allein die Krafträder mit einem Anteil von 54 vH den ersten Platz ein. Diese Abweichung geht in der Hauptsache darauf zurück, daß die einzelnen Kategorien von Kraftfahrzeugen in verschiedenem Grade am Verkehr beteiligt sind.

An Unfällen im Straßenverkehr sind in der Regel mehrere Verkehrsteilnehmer beteiligt, doch sind auch die Unfälle nicht selten, an denen einzelne Verkehrsteilnehmer verunglücken, ohne mit einem zweiten oder dritten Verkehrsteilnehmer zusammen zu kommen. In der Hauptmasse der Unfälle hat es sich im Jahr 1953 — wie eine entsprechende Auszählung zeigt — um Unfälle zwischen zwei Verkehrsteilnehmern

**Straßenverkehrsunfälle nach der Zahl der beteiligten Verkehrsteilnehmer 1953**

Unfallklasse nach der Zahl der beteiligten Verkehrsteilnehmer	Straßenverkehrsunfälle					
	in geschlossener Ortslage		in nicht-geschlossener Ortslage		zusammen	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
Unfall mit						
1 Verkehrsteilnehmer	5 285	10,3	4 546	24,2	9 831	14,0
2 Verkehrsteilnehmern	43 297	84,7	12 860	68,5	56 157	80,3
3 Verkehrsteilnehmern	2 280	4,5	1 131	6,0	3 411	4,9
4 Verkehrsteilnehmern	227	0,4	182	1,0	409	0,6
5 Verkehrsteilnehmern	40	0,1	31	0,2	71	0,1
6 Verkehrsteilnehmern	21	0,0	15	0,1	36	0,1
7 Verkehrsteilnehmern	9	0,0	4	0,0	13	0,0
8 Verkehrsteilnehmern	7	0,0	5	0,0	12	0,0
<b>Insgesamt ...</b>	<b>51 166</b>	<b>100</b>	<b>18 774</b>	<b>100</b>	<b>69 940</b>	<b>100</b>

gehandelt. Daneben spielen noch Unfälle mit nur einem und mit drei Verkehrsteilnehmern eine Rolle. Unfälle mit einer größeren Häufung von Verkehrsteilnehmern sind selten.

Die Zahl der Unfälle zwischen zwei Verkehrsteilnehmern beläuft sich auf 56157 oder rund 80 vH aller Unfälle. Hierunter fallen Zusammenstöße zwischen fahrenden Fahrzeugen, Auffahren auf voran-fahrende Fahrzeuge oder haltende Fahrzeuge, sowie alle Unfälle zwischen Fahrzeugen und Fußgängern. Als verhältnismäßig hoch ist der Anteil von 14 vH der Unfälle mit nur einem Verkehrsteilnehmer zu nennen.

In dieser Masse sind vor allem solche Unfälle enthalten, die durch Auffahren auf ein Hindernis oder durch Schleudern (vielfach Wirkung von Geschwindigkeit, die zu hoch war, um schwierige äußere Umstände zu meistern) herbeigeführt worden sind. Es ist bemerkenswert, daß die Unfälle mit nur einem Verkehrsteilnehmer, aber auch die mit drei Verkehrsteilnehmern, außerhalb der Ortschaften relativ häufiger sind als innerhalb geschlossener Ortslage. Bei den Unfällen mit nur einem Verkehrsteilnehmer sind als Ursachen vielfach auch äußere Umstände wirksam, wie Glätte der Straße, Witterungseinflüsse u. a., die auf den längeren Strecken außerhalb der Ortsbereiche eine verhältnismäßig große Rolle spielen.

Die statistische Masse der Unfälle mit zwei Verkehrsteilnehmern ist noch einer weiteren Untersuchung unterworfen worden, und zwar sind hier die Unfälle nach der Art des an ihnen beteiligten ersten Verkehrsteilnehmers gegliedert und nach der Art des zweiten Verkehrsteilnehmers weiter ausgezählt worden. Das etwas zusammengefaßte Ergebnis ist in der untenstehenden Tabelle dargestellt.

Die einzelnen Spalten der Tabelle enthalten die Zahlen der Unfälle, die sich ergeben, wenn man nach der Art des ersten der beiden Verkehrsteilnehmer auszählt. So sind — um ein Beispiel herauszugreifen — 29234 Unfälle eingetreten, an denen jeweils ein Personenkraftwagen neben einem zweiten Verkehrsteilnehmer verschiedener Art beteiligt war. Bei 5901 Unfällen war der zweite Verkehrsteilnehmer ebenfalls ein Personenkraftwagen. Das bedeutet wieder, daß auf die schon genannte Summe von 29234 Unfällen im ganzen 35135 Personenkraftwagen als Verkehrsteilnehmer kamen. Aus der gleichen Spalte läßt sich weiter die Zahl der Unfälle bestimmen, an denen Personenkraftwagen mit Lastkraftwagen zusammengekommen sind (5792). Die gleiche Zahl stellt auch die Summe der an Unfällen mit Personenkraftwagen beteiligten Lastkraftwagen dar. Sie erscheint auch wieder in der Spalte Lastkraftwagen (Unfälle zwischen Last- und Personenkraftwagen).

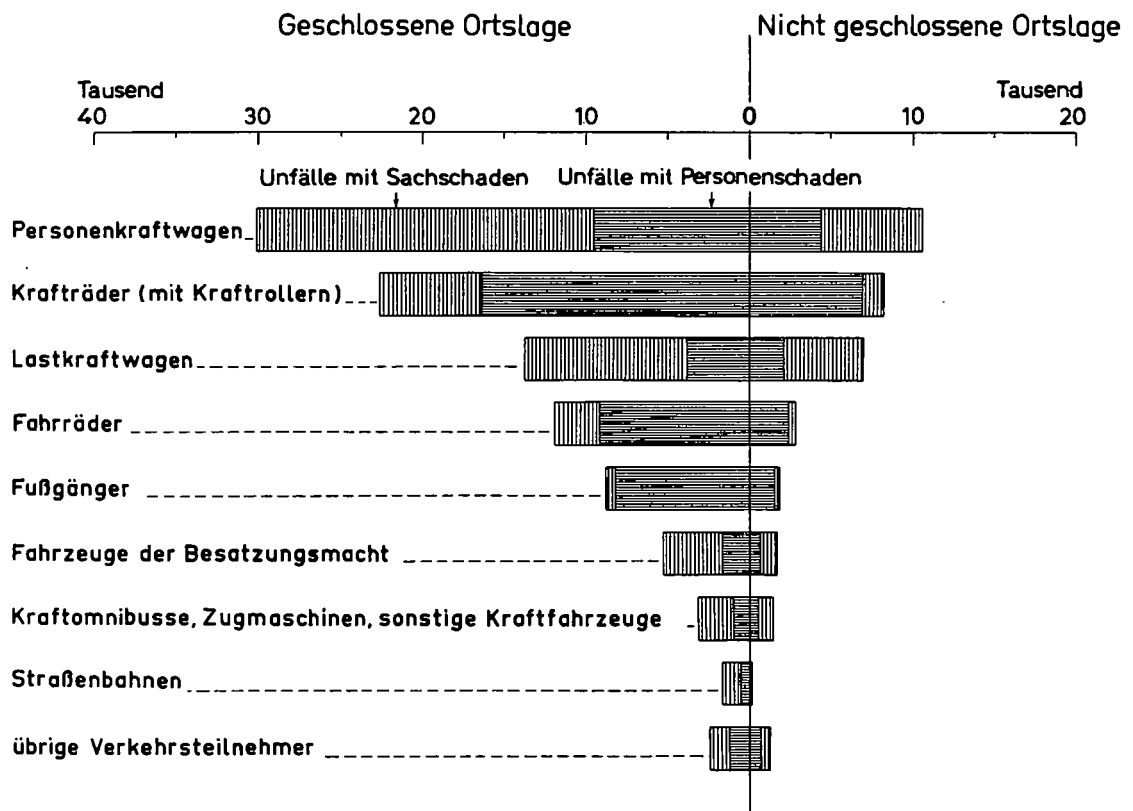
Für die Unfälle zwischen zwei Verkehrsteilnehmern ist in diesem Zusammenhang eine andere Feststellung bemerkenswert. Die Masse der hierbei gezählten Ver-

**Straßenverkehrsunfälle zwischen zwei Verkehrsteilnehmern 1953**

Unfälle, an denen als zweiter Verkehrsteilnehmer ein ..... beteiligt war	Unfälle, gegliedert nach der Art des einen Verkehrsteilnehmers										
	Personenkraftwagen	Krafttrad	Lastkraftwagen	Kfz. d. Besatzungsmacht	Kraftomnibus, Obus	Zugmaschine, sonstiges Kraftfahrzeug	Fahrrad	Fußgänger	Straßenbahn oder Eisenbahn	Sonstige Verkehrsteilnehmer	Kontrollsumme
Personenkraftwagen .....	5 901	7 071	5 792	2 371	636	409	3 541	2 224	472	817	<b>29 234</b>
Krafttrad .....	7 071	2 255	2 604	1 178	350	307	4 090	3 673	66	1 239	<b>22 833</b>
Lastkraftwagen .....	5 792	2 604	2 066	981	424	276	1 268	685	543	416	<b>15 055</b>
Kraftfahrzeug der Besatzungsmacht .....	2 371	1 178	981	83	114	41	603	241	136	68	<b>5 816</b>
Kraftomnibus, Obus .....	636	350	424	114	36	25	87	63	23	45	<b>1 803</b>
Zugmaschine, Sonst. Kraftfahrzeug .....	409	307	270	41	25	15	97	84	30	33	<b>1 317</b>
Fahrrad .....	3 541	4 090	1 268	603	87	97	832	1 179	68	188	<b>11 953</b>
Fußgänger .....	2 224	3 673	685	241	63	84	1 179	—	255	61	<b>8 465</b>
Straßenbahn oder Eisenbahn .....	472	66	543	136	23	30	68	255	19	49	<b>1 661</b>
Sonst. Verkehrsteilnehmer .....	817	1 239	416	68	45	33	188	61	49	27	<b>2 943</b>
<b>Unfälle zusammen...</b>	<b>29 234</b>	<b>22 833</b>	<b>15 055</b>	<b>5 816</b>	<b>1 803</b>	<b>1 317</b>	<b>11 953</b>	<b>8 465</b>	<b>1 661</b>	<b>2 943</b>	<b>101 080</b>
Zahl der daran beteiligten Verkehrsteilnehmer .....	35 135	25 088	17 121	5 899	1 839	1 332	12 785	8 465	1 680	2 970	112 314

## An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer nach Ortslage und Schadensgruppen

in Baden - Württemberg 1953



694

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

kehrsteilnehmer weist nämlich fast die gleiche Gliederung nach Arten auf, wie die Gesamtsumme aller Verkehrsteilnehmer überhaupt.

Bei den Unfällen zwischen zwei Verkehrsteilnehmern sind Personenkraftwagen und Fahrräder um ein Geringes stärker, Krafträder dagegen etwas weniger vertreten als in der Summe der an Unfällen überhaupt beteiligten Verkehrsteilnehmer.

Bezeichnung der Verkehrsteilnehmer	Anteil der Verkehrsteilnehmergruppen in vH der Gesamtsumme	
	bei Unfällen überhaupt	bei Unfällen zwischen 2 Verkehrsteil- nehmern
Personenkraftwagen .....	30,8	31,3
Krafträder und Kraftroller .....	23,0	22,3
Lastkraftwagen .....	15,4	15,2
Kraftfahrzeuge der Besatzungsmacht .....	5,2	5,3
Kraftomnibusse, Zugmaschinen und son- stige Fahrzeuge .....	2,8	2,8
Straßenbahn und Eisenbahn .....	1,4	1,5
Fahrräder .....	11,0	11,4
Fußgänger .....	7,8	7,5
Sonstige .....	2,6	2,7

Innerhalb der Spalten der Tabelle kommt jedoch diese Gliederung nach dem allgemeinen Gewicht der Verkehrsteilnehmer nicht mehr zum Ausdruck, vielmehr zeigen sich hier typische Besonderheiten, die das wesentliche Ergebnis dieser Untersuchung darstellen. Auf 100 Unfälle mit Personenkraftwagen kamen 20 mit einem zweiten Personenkraftwagen, 24 mit einem Kraftrad, 20 mit einem Lastkraftwagen 12 mit einem Fahrrad, und 8 mit einem Fußgänger als zweiten Verkehrsteilnehmer. Innerhalb der Masse der Unfälle mit Krafträdern ergibt sich dagegen der hohe Anteil von 31 Unfällen mit Personenkraftwagen. An diesen Kraftradunfällen sind ebenfalls Fahrräder (18) und Fußgänger (16) verhältnismäßig stark beteiligt. Unfälle zwischen Lastkraftwagen und Fahrrädern oder Fußgängern sind dagegen von geringerer Häufigkeit. Betrachtet man umgekehrt das Zusammentreffen von Fahrrädern oder Fußgängern mit den Motorfahrzeugen, so erscheinen hier Unfälle mit Personenkraftwagen und Krafträdern besonders häufig. Unter 100 Unfällen mit Fahrrädern waren 34 mit Krafträdern und 30 mit Personenkraftwagen, dagegen nur 11 mit Lastkraftwagen. An den Fußgängerunfällen waren in verhältnismäßig großer Zahl Krafträder

(43 vH) und Personenkraftwagen (26 vH) beteiligt. Auch Unfälle von Fußgängern, an denen Radfahrer beteiligt waren, treten hier noch hervor, während die übrigen Kategorien der Verkehrsteilnehmer, wie z. B. Lastkraftwagen, nur eine geringe Rolle spielen. Für die Straßenbahnunfälle, deren Zahl — an der Gesamtsumme gemessen — gering ist, ist der hohe Anteil der Fälle mit Lastkraftwagen typisch. Auch Personenkraftwagen und Fußgänger (Trittbrettfahrer) spielen hier eine Rolle.

Entsprechend der verschiedenen Struktur des Verkehrs innerhalb und außerhalb geschlossener Ortslage ergeben sich noch einige weitere Differenzierungen.

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

Bezeichnung	Geschlossene Ortslage			Nichtgeschlossene Ortslage		
	Unfälle mit			Unfälle mit		
	Getöteten	Verletzten	Sachschad.	Getöteten	Verletzten	Sachschad.
Unfälle insgesamt .....	1,7	49,9	48,4	4,6	52,4	43,0
alle daran beteiligt. Verkehrsteilnehmer	1,7	50,1	48,2	4,4	51,7	43,9
darunter:						
Personenkraftwagen .....	0,9	30,9	68,2	2,9	38,8	58,3
Lastkraftwagen .....	1,6	26,7	71,7	3,1	27,6	69,3
Fahrzeug der Besatzungsmacht	1,2	30,2	68,6	3,3	37,7	59,0
Kraftträder .....	2,1	70,8	27,1	6,1	77,7	16,2
Fahrräder .....	1,6	75,3	23,1	5,4	82,0	12,6
Fußgänger .....	4,5	89,7	5,8	9,9	83,1	7,0

An den Unfällen der Personenkraftwagen sind z. B. außerhalb der geschlossenen Ortslage Lastkraftwagen relativ häufiger beteiligt als innerhalb geschlossener Ortslage; umgekehrt treten Unfälle zwischen Personenkraftwagen und Kraftträdern in nichtgeschlossener Ortslage etwas zurück. Das gleiche gilt für Unfälle zwischen Personenkraftwagen und Fahrrad oder auch Fußgänger. Durchweg bei allen Gruppen läßt sich die höhere Zahl der an den Straßenverkehrs-

unfällen beteiligten Lastkraftwagen im Verkehr außerhalb geschlossener Ortslage erkennen.

In der vorangegangenen Darstellung sind die Kategorien der Verkehrsteilnehmer auch zur Charakterisierung der Unfälle herangezogen worden (Unfälle zwischen zwei Verkehrsteilnehmern, an denen z. B. Lastkraftwagen oder Personenkraftwagen beteiligt waren). Aber selbst dann, wenn nicht — wie hier — eine unmittelbare Verbindung zwischen Unfällen und Verkehrsteilnehmern durch Auszählung nach diesem letzteren Merkmal vorgenommen werden kann, ergibt schon eine einfache Gegenüberstellung gewisse Aufschlüsse. Für den weiteren Gang der Betrachtung ist zunächst die Gegenüberstellung von Unfällen und den daran beteiligten Verkehrsteilnehmern in der Gliederung der Unfälle nach Schadensgruppen gegeben.

Wie von vornherein zu erwarten, entsprechen sich die Zahlen der Unfälle und der Verkehrsteilnehmer sowohl in geschlossener, als auch in nichtgeschlossener Ortslage, in der prozentualen Gliederung nach der Unfallart ziemlich genau. Der Unterschied in der Verteilung nach Schadensarten innerhalb geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage, wie er für die Unfälle charakteristisch ist, erscheint bei den Zahlen der Verkehrsteilnehmer wieder. So ist es überaus interessant, diesem Durchschnitt noch die Verteilung bei den wichtigsten Kategorien von Verkehrsteilnehmern gegenüberzustellen. Auch hier ist einheitlich in der nichtgeschlossenen Ortslage der Anteil an der Gruppe der Unfälle mit Getöteten oder Verletzten höher, und umgekehrt auch der Anteil an der Gruppe der Unfälle mit nur Sachschaden niedriger als in geschlossener Ortslage. Im Einzelnen sind Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Fahrzeuge der Besatzungsmacht in relativ größerem Umfang an Unfällen mit Sachschaden (60—70 vH), Kraftträder, Fahrräder oder Fußgänger dagegen in viel stärkerem Maße an den Unfällen mit Getöteten und Verletzten (70—90 vH) beteiligt.

#### 4. Die Straßenverkehrsunfälle nach Monaten, Wochentagen und Tagesstunden

##### Nach Monaten

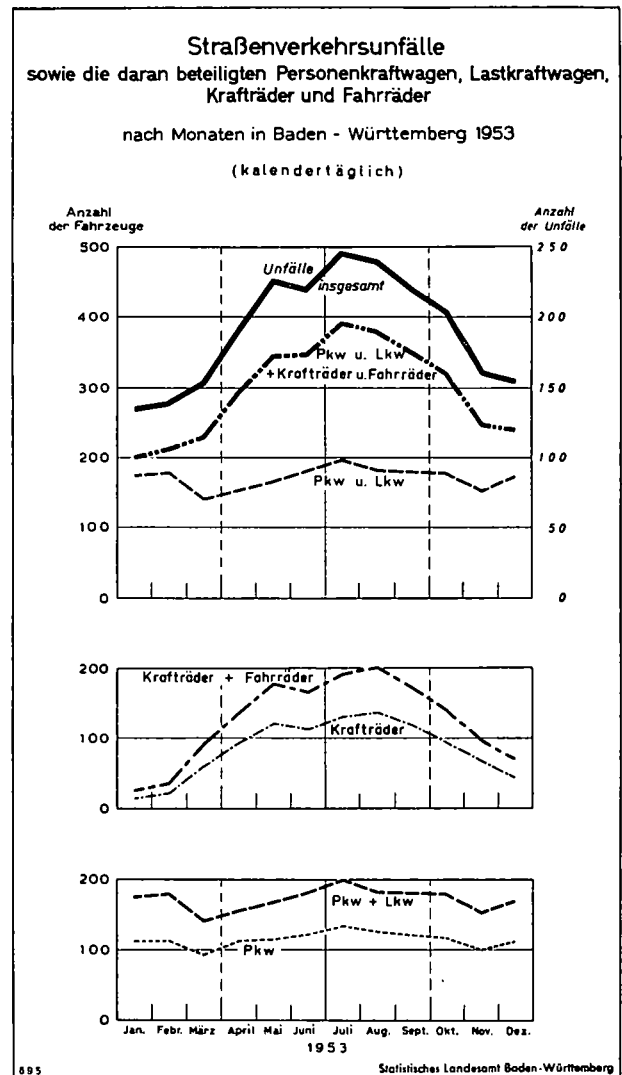
Die Anwendung der zeitlichen Merkmale bei der Auszählung der Straßenverkehrsunfälle eröffnet ein weites Gebiet der Untersuchung ihres Zusammenhangs mit dem Ablauf des Verkehrs und seinen vielfältigen Schwankungen. Das gilt besonders für die Auszählung der Unfälle nach Monaten, deren Ergebnisse hier etwas ausführlicher dargestellt werden sollen. Um den Einfluß der ungleichen Länge der einzelnen Monate auszugleichen, werden hierbei zweckmäßigerweise kalendertägliche Durchschnittszahlen verwendet. Die durch diese Berechnung für das Jahr 1953 gewonnenen Zahlen ergeben eine Kurve, die von ihrem tiefsten Stand im Januar zunächst nur mäßig bis zum März, danach aber ziemlich steil zur Jahresmitte hin steigt. Ihren Höhepunkt erreicht sie im Jahr 1953 im Juli. Sie nimmt dann bis Oktober allmählich wieder ab, um im November stärker zu fallen. Dabei zeigt sie im ganzen gesehen auch eine ziemlich steigende Tendenz.

Wie die Erfahrung der früheren Jahre ergeben hat, zeigt die Verteilung der Unfälle nach Monaten, von geringen Abweichungen abgesehen, immer wieder diese hier kurz beschriebene Grundform. Es liegt nahe, diesen Verlauf der Unfallkurve mit der allgemein bekannten Tatsache in Verbindung zu bringen, daß nämlich in den Wintermonaten ein Teil der Kraftfahrzeuge stillgelegt oder doch viel weniger benutzt wird als in den Sommer- und Herbstmonaten. Wie sich diese Tatsache, die statistisch im allgemeinen durch die wechselnden Zahlen der Kraftfahrzeugbestände belegt wird, in der Zahl der Straßenverkehrsunfälle auswirkt, läßt sich an Hand der ebenfalls nach Monaten ausgezählten, an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer etwas genauer verfolgen. Im monatlichen Verlauf zeigen sich hier nämlich bemerkenswerte Unterschiede zwischen den einzelnen Arten von Verkehrsteilnehmern. Abgesehen von den Fußgängern, die in diesem Zusammenhang außer Betracht gelassen werden können, kommt es

der Masse der Fälle nach hauptsächlich auf die vier Gruppen von Verkehrsteilnehmern, nämlich die Personen-, Lastkraftwagen sowie die Krafträder und die Fahrräder, an. In der monatlichen Verteilung der Zahlen zeigen diese vier Gruppen auch eine gewisse Übereinstimmung. Die höchsten Zahlen liegen hier durchweg in den Sommermonaten. Sie weisen jedoch auch beträchtliche Unterschiede auf. Krafträder und Fahrräder sind in den Wintermonaten nur in geringer Zahl an Straßenverkehrsunfällen beteiligt. Mit dem Eintritt des Frühjahrs, also bereits im März, steigen die Zahlen stark an. Sie erreichen in den Sommermonaten ein Mehrfaches der Zahlen der Wintermonate. Im Gegensatz dazu beginnt die Kurve bei Personen- und Lastkraftwagen bereits mit verhältnismäßig hohen Zahlen, sie fällt danach bis März etwas ab, um danach ebenfalls im Hochsommer einem Höhepunkt zuzustreben, der im Juli erreicht wird. Die Kurven verlaufen flacher und in viel geringeren Schwankungen. Der stärkere jahreszeitliche Rhythmus der Zahl der beteiligten Krafträder und auch der Fahrräder hat darin seinen Hauptgrund, daß die beiden Fahrzeugarten in den Wintermonaten nur in geringem Umfang am Verkehr teilnehmen. Die Motorräder werden über diese Zeit zu einem sehr großen Teil stillgelegt. Mit dem Eintritt der wärmeren Jahreszeit nehmen sie dann, vor allem in den Reisemonaten, besonders stark am Verkehr teil. Anders liegen die Verhältnisse bei den Personenkraftwagen. Hier erfährt der Verkehr über die Monate mit schlechter Witterung zwar ebenfalls einige Einschränkungen. Sie sind jedoch nicht so bedeutend, zumal bei diesen Fahrzeugen auch ein Schutz gegen die Witterung gegeben ist. Ausschlaggebend sind hier, vor allem für den Fernverkehr, Schneefälle und Glatteis, die es geboten erscheinen lassen, die Fahrzeuge vorübergehend nicht zu benutzen. Die jahreszeitlichen Schwankungen sind hier viel geringer als bei den Krafträdern. Dafür ergeben sich für die Wintermonate Dezember, Januar und Februar verhältnismäßig hohe Zahlen, die im wesentlichen auf die in dieser Jahreszeit höhere Gefährdung infolge der Witterungsverhältnisse zurückzuführen sind.

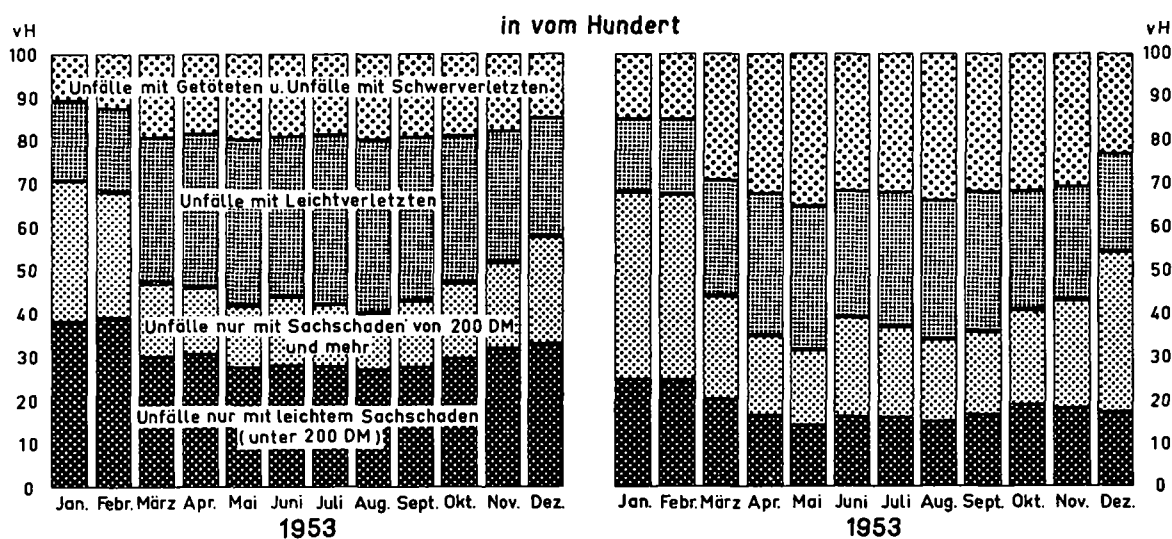
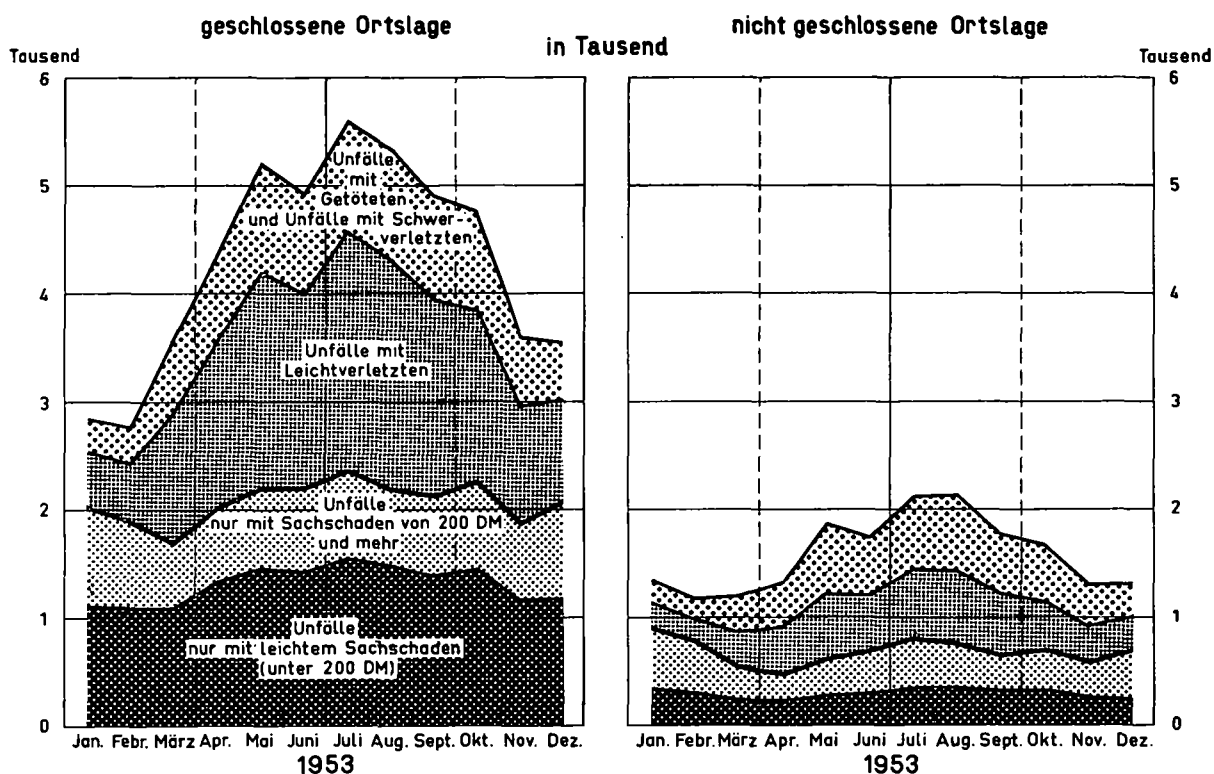
Um diesen Zusammenhang zu veranschaulichen, sind in dem nebenstehenden Schaubild die Kurven der an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer der Unfallkurve gegenübergestellt. Erhöht man, wie es dort geschehen ist, die Kurve der weniger von Witterung und Jahreszeit abhängigen Personen- und Lastkraftwagen um die Masse der an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Krafträder und Fahrräder, so ergibt sich als Summe eine Kurve, die weitgehend dem Bild der Unfallkurve entspricht. Es wird daran deutlich, in welchem Maße die starke jahreszeitliche Bewegung der Unfallkurve von dem im Sommer stark anschwellenden Verkehr mit Motorrädern und Fahrrädern beeinflußt ist. In den verhältnismäßig hohen Zahlen von Personenkraftwagen und Lastkraftwagen, die in den Wintermonaten an Straßenverkehrsunfällen beteiligt waren, kommt dazu auch die Auswirkung der witterungsbedingten Verkehrsgefahren zum Ausdruck.

Die jahreszeitlich unterschiedlichen Verkehrsbedingungen, die hohe Verkehrsdichte in den Sommer- und Herbstmonaten und die infolge der ungünstigen



Witterungsverhältnisse gesteigerte Verkehrsgefahren in den Wintermonaten haben auch eine wechselnde Zusammensetzung der Unfallmassen nach dem Grad des entstandenen Schadens zur Folge. Die Unfälle, bei denen Personen getötet oder schwerverletzt worden sind, sowie die Unfälle mit Leichtverletzten nehmen mit Eintritt des Frühjahrs verhältnismäßig viel stärker zu als die Unfälle, bei denen nur Sachschaden über oder gar nur unter 200 DM entstanden ist. Im Gegensatz zu den Monaten Januar, Februar und Dezember, in denen die Unfälle mit nur Sachschaden bis zu 70 vH der monatlichen Unfallsummen ausmachten, überwiegen in den übrigen Monaten die Unfälle mit Personenschaden. Der Anteil dieser Unfälle an der Gesamtsumme betrug z. B. im Mai und im August mehr als 60 vH aller damals gezählten Unfälle. Die mit dem Eintritt des Frühjahrs stärker ansteigenden Zahlen der Unfälle mit Getöteten und Verletzten sind hauptsächlich auf die hohe Beteiligung der Krafträder und der Fahrräder am Straßenverkehr in den Sommermonaten zurückzuführen. Die oben (Seite 30) gemachte Feststellung, daß auf diese beiden Gruppen von an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmern insgesamt fast zwei Drittel aller Getöteten und Verletzten entfallen, bestätigt diesen Zusammenhang.

## Straßenverkehrsunfälle nach Schadensgruppen und Monaten in Baden-Württemberg 1953



696

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

### Nach Wochentagen

Nach den Ergebnissen der Straßenverkehrsunfallstatistik war im Jahr 1953 der Samstag der unfallreichste Wochentag. Von 1000 Unfällen geschahen allein 217, d.h., mehr als ein Fünftel, an einem Samstag. Auch Freitags haben sich verhältnismäßig viele Unfälle ereignet. Von 1000 Unfällen geschahen 150 an einem Freitag. Wie die nachstehende Tabelle zeigt,

nimmt die relative Unfallhäufigkeit im Laufe der Woche am Montag gegenüber dem Sonntag zunächst zu und geht bis zur Wochenmitte stärker zurück. Gegen Ende der Woche nehmen die Unfälle dann wieder stärker zu.

Die im Vergleich zu den meisten Werktagen viel geringere Unfallhäufigkeit am Sonntag gilt, wie die weitere Aufgliederung der Zahlen zeigt, nur für ge-

## Die relative Unfallhäufigkeit an Wochentagen 1953

Bezeichnung	Unfälle insgesamt	vom Hundert der Unfälle ereigneten sich an einem						
		Samstag	Sonntag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag
<b>Baden-Württemberg</b>								
<b>Insgesamt ...</b>	<b>69 940</b>	<b>12,8</b>	<b>14,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,6</b>	<b>9,1</b>	<b>15,0</b>	<b>21,7</b>
in geschl. Ortslage ...	51 160	11,1	14,5	13,7	13,8	10,4	15,3	21,2
in nichtgeschl. Ortslage	18 774	17,6	14,2	12,5	12,8	5,6	14,4	22,9
<b>Nordwürttemberg</b>								
<b>Insgesamt ...</b>	<b>25 220</b>	<b>11,6</b>	<b>14,6</b>	<b>13,7</b>	<b>13,9</b>	<b>6,6</b>	<b>14,7</b>	<b>24,9</b>
in geschl. Ortslage ...	19 097	10,1	14,7	13,8	14,1	6,9	15,1	25,3
in nichtgeschl. Ortslage	6 123	16,2	14,3	13,3	13,5	5,7	13,5	23,5
<b>Nordbaden</b>								
<b>Insgesamt ...</b>	<b>18 210</b>	<b>11,5</b>	<b>14,7</b>	<b>13,8</b>	<b>13,9</b>	<b>10,0</b>	<b>15,4</b>	<b>20,7</b>
in geschl. Ortslage ...	14 185	10,1	14,8	14,0	14,1	11,2	15,4	20,4
in nichtgeschl. Ortslage	4 025	16,6	14,2	13,0	13,2	5,8	15,3	21,9
<b>Südbaden</b>								
<b>Insgesamt ...</b>	<b>14 693</b>	<b>14,4</b>	<b>13,8</b>	<b>13,2</b>	<b>12,9</b>	<b>11,3</b>	<b>15,1</b>	<b>19,3</b>
in geschl. Ortslage ...	10 276	12,6	13,6	13,7	13,5	13,8	15,2	17,6
in nichtgeschl. Ortslage	4 417	18,4	14,1	12,1	11,7	5,5	14,9	23,3
<b>Südwestfalen-Lippe</b>								
<b>Insgesamt ...</b>	<b>11 817</b>	<b>15,7</b>	<b>14,6</b>	<b>12,3</b>	<b>13,0</b>	<b>10,3</b>	<b>14,9</b>	<b>19,2</b>
in geschl. Ortslage ...	7 608	13,5	14,7	12,8	13,2	13,1	15,4	17,3
in nichtgeschl. Ortslage	4 209	19,7	14,3	11,3	12,6	5,3	14,1	22,7

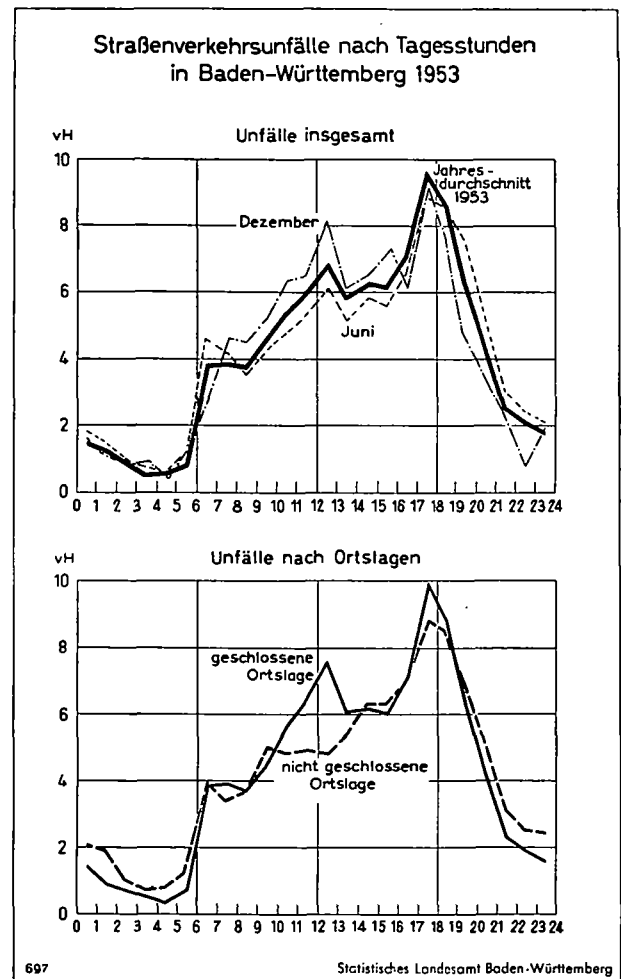
geschlossene Ortslage. Es macht sich hier bemerkbar, daß in den Städten der sehr umfangreiche Geschäftsverkehr und der sogenannte Berufsverkehr ruht. Dafür spielt der Ausflugsverkehr am Sonntag eine große Rolle, der sich in einer relativ hohen Unfallhäufigkeit in nichtgeschlossener Ortslage äußert. Am Freitag herrschen offenbar ähnliche Verhältnisse wie am Montag, wo der Wochenend- und Reiseverkehr mit dem Berufs- und Geschäftsverkehr zusammenkommt. Die Tatsache, daß gerade am Freitag auch vielfach der Fernverkehr noch vor dem Wochenende abgewickelt wird, hat zweifellos eine Verdichtung des Verkehrs zur Folge, die sich am Samstag zu den Zeiten des mittäglichen Geschäftsschlusses besonders bemerkbar macht. Der in der statistischen Zusammenfassung gewonnene Durchschnitt der Unfallhäufigkeit der einzelnen Wochentage geht im Grunde auf das sehr komplizierte und kaum überschaubare Gesamtbild des Verkehrs mit seiner wechselnden Zusammensetzung und seinen ebenfalls auch stärker wechselnden Strömen zurück.

## Nach Tageszeiten

Es ist nun nicht allein interessant zu wissen, welcher Wochentag durchschnittlich die höchste Unfallhäufigkeit zeigt, sondern auch zu welchen Tageszeiten sich im allgemeinen die meisten Unfälle ereignen haben. Auch hier ist ein nach den örtlichen Verhältnissen verschiedenes Bild zu erwarten. Die Auszählung der Unfälle nach Tagesstunden, die im Jahr 1953 unter Beachtung der Unterschiede zwischen geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage und der Unfälle nach den Hauptschadensarten durchgeführt worden ist, hat bereits ein umfangreiches Zahlenmaterial ergeben, auf dessen Wiedergabe im Tabellenteil hier im einzelnen verwiesen werden muß.

Bei einer oberflächlichen Betrachtung der dort wiedergegebenen Zahlen fällt bereits auf, daß die jahreszeitlich bedingten Unterschiede hinsichtlich der

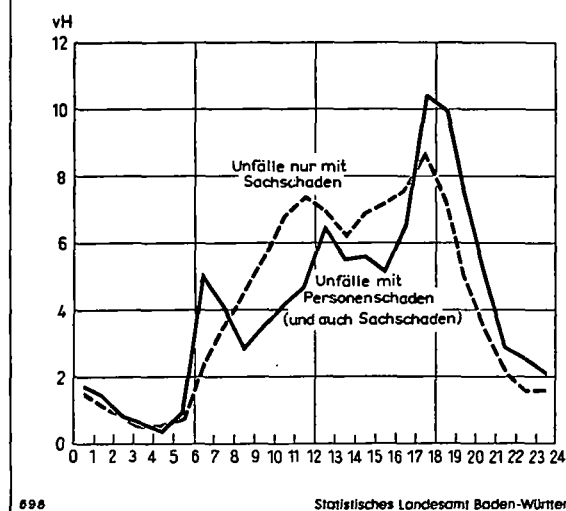
besonders hervortretenden unfallreichen Tagesstunden ziemlich gering sind. Es ergibt sich im ganzen etwa die folgende Verteilung der Unfälle, wie sie auch in dem beigegebenen Schaubild in Gestalt einer Kurve dargestellt ist. Von den ersten Stunden des Tages nimmt die Unfallhäufigkeit bis zum Morgen hin ab. Sie steigt dann von 6.00 Uhr an zunächst sehr stark bis etwa 8.00 Uhr, dann etwas flacher und unter geringen Schwankungen bis zu dem sehr deutlich hervortretenden Höhepunkt in der Zeit von 17.00 bis 18.00 Uhr. Nach 18.00 Uhr geht die Unfallhäufigkeit erst langsam, später, nach 21.00 Uhr, wieder stärker zurück.



Diese Verteilung auf die Tagesstunden, wie sie sich hier im Gesamtdurchschnitt aller Unfälle ergibt, geht im wesentlichen auf den Tagesrhythmus des Verkehrs in seinen verschiedenen, z. T. einander entgegengesetzten Strömen zurück. Am markantesten ist wohl der Anstieg der Unfallkurve vor der Zeit des allgemeinen Arbeitsbeginns, wo vor allem der Pendlerverkehr von den entfernteren Ortschaften den Industrieniederlassungen, insbesondere den Städten, zuströmt, in deren Bereich sich dann um die Zeit des allgemeinen Geschäftsbegins der Verkehr stark verdichtet. Zum Teil trifft sich dieser Berufsverkehr, dessen Massen hauptsächlich von Kraftträdern und Fahrrädern, aber auch von den Omnibussen und nur in geringem Umfang von Personenkraftwagen gestellt werden, in der nichtgeschlossenen Ortslage mit



**Straßenverkehrsunfälle  
nach Schadensgruppen und nach Tagesstunden  
in Baden-Württemberg 1953**



dem Fernverkehr, hauptsächlich Personen- und Lastkraftwagen, der die Städte auch zu diesen Morgenstunden bereits verläßt. Ebenso stark tritt nun aber auch die hohe Unfallhäufigkeit hervor, die sich für die Tagesstunden des allgemeinen Geschäftsschlusses, also für die Zeit zwischen 17.00 und 18.00 Uhr ergibt. Zu dieser Zeit ereigneten sich im Jahresdurchschnitt fast 10 vH aller Unfälle. Auf die drei Stunden von 16.00 bis 19.00 Uhr entfielen durchschnittlich 25 vH

**Die Straßenverkehrsunfälle nach Tagesstunden 1953**

Stunde	Straßen- verkehrsunfälle insgesamt	davon mit					
		Getöteten		Verletzten		nur Sachschaden	
		Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
0 bis unter 1	1 084	48	4,4	555	51,2	481	44,4
1 „ „ 2	841	55	6,5	452	53,8	334	39,7
2 „ „ 3	545	28	5,1	251	46,1	266	48,8
3 „ „ 4	378	17	4,5	194	51,3	167	44,2
4 „ „ 5	324	19	5,9	126	38,9	179	55,2
5 „ „ 6	582	25	4,3	320	55,0	237	40,7
6 „ „ 7	2 686	80	3,0	1 824	67,9	782	29,1
7 „ „ 8	2 650	59	2,2	1 457	55,0	1 134	42,8
8 „ „ 9	2 602	43	1,7	1 010	38,8	1 549	59,5
9 „ „ 10	3 181	63	2,0	1 242	39,0	1 876	59,0
10 „ „ 11	3 776	61	1,6	1 485	39,3	2 230	59,1
11 „ „ 12	4 190	71	1,7	1 685	40,2	2 434	58,1
12 „ „ 13	4 723	95	2,0	2 322	49,2	2 306	48,8
13 „ „ 14	4 080	87	2,1	1 968	48,3	2 025	49,6
14 „ „ 15	4 347	81	1,9	1 989	45,7	2 277	52,4
15 „ „ 16	4 260	78	1,8	1 817	42,7	2 365	55,5
16 „ „ 17	4 890	109	2,2	2 292	46,9	2 489	50,9
17 „ „ 18	6 737	145	2,2	3 735	55,4	2 857	42,4
18 „ „ 19	6 102	133	2,2	3 582	58,7	2 387	39,1
19 „ „ 20	4 472	133	3,0	2 724	60,9	1 615	36,1
20 „ „ 21	3 007	108	3,6	1 779	59,2	1 120	37,2
21 „ „ 22	1 741	66	3,8	1 000	57,4	675	38,8
22 „ „ 23	1 450	56	3,9	869	59,9	525	36,2
23 „ „ 24	1 292	63	4,9	703	54,4	526	40,7
<b>Zusammen ..</b>	<b>69 940</b>	<b>1 723</b>	<b>2,5</b>	<b>35 381</b>	<b>50,6</b>	<b>32 836</b>	<b>46,9</b>
darunter							
bei Tageslicht	54 261	1 111	2,0	26 884	49,6	26 266	48,4
bei Dunkelheit	15 679	612	3,9	8 497	54,2	6 570	41,9

der Straßenverkehrsunfälle eines Tages. In geschlossener Ortslage tritt in der Zeit zwischen 12.00 und 13.00 Uhr ebenfalls noch eine größere Unfallhäufigkeit in Erscheinung, die in nichtgeschlossener Ortslage fehlt.

## 5. Die Straßenverkehrsunfälle nach Straßenklassen

Für die praktische Auswertung der Straßenverkehrsunfallstatistik ist es zweifellos von Interesse zu wissen, wie sich die Unfälle innerhalb des Straßennetzes verteilen. Neben der wiederholt gebrauchten Unterscheidung der Unfälle nach geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage ist hier vor allem die Aufgliederung der Unfallzahlen nach Straßenklassen von Bedeutung. In der hier möglichen Darstellung ist bereits eine Vorstufe für weitergehende regionale Einzeluntersuchungen zu sehen, wie sie weiter unten für Bundesautobahnen und Bundesstraßen noch durchgeführt werden.

Die Zahlen der Verkehrsunfälle, die in der nachfolgenden Tabelle getrennt nach geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage für die einzelnen Straßenklassen ausgewiesen sind, zeigen zunächst einmal die den Unterschieden des Verkehrsvolumens und der Verkehrsdichte entsprechende Verteilung der Unfälle.

Durch verhältnismäßig hohe Zahlen von Verkehrsunfällen heben sich die Bundesstraßen und die nichtklassifizierten Straßen hervor. Auf Bundesstraßen entfallen rund 34 vH, auf die nichtklassifizierten Straßen 37 vH aller Straßenverkehrsunfälle. Die Gründe für diese Tatsache liegen darin, daß sich die Bundesstraßen als Hauptlinien des weiträumigen Verkehrs, von den Bundesautobahnen, die in diesem Zusammen-

**Die Straßenverkehrsunfälle nach Straßenklassen 1953**

Bezeichnung	Geschlossene Ortslage		Nicht-geschlossene Ortslage		Insgesamt	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
Bundesautobahnen	—	—	1 791	2,6	1 791	2,6
Bundesstraßen ...	16 116	23,0	7 908	11,3	24 024	34,3
Landstraßen						
I. Ordnung ..	8 033	11,5	6 000	8,6	14 033	20,1
II. Ordnung ..	2 012	2,9	1 960	2,8	3 972	5,7
Sonstige, nicht klassifizierte Straßen	25 005	35,7	1 115	1,6	26 120	37,3
<b>Zusammen ..</b>	<b>51 166</b>	<b>73,1</b>	<b>18 774</b>	<b>26,9</b>	<b>69 940</b>	<b>100</b>

hang eine Sonderstellung einnehmen, abgesehen, durch eine Verkehrsdichte auszeichnen, die im Zusammenreffen mit dem eigentlichen Ortsverkehr in der geschlossenen Ortslage noch gesteigert wird. Die nichtklassifizierten Straßen spielen nur innerhalb der geschlossenen Ortslage eine Rolle. Das dieser Gruppe zugrundeliegende Straßen- und Wegenetz übertrifft die Länge der Bundesstraßen wie auch die der anderen Straßenklassen, soweit sie innerhalb der geschlossenen Ortslage verlaufen, um ein Beträchtliches. Es ist deshalb leicht zu erklären, daß auch hier eine so große Zahl von Unfällen gezählt worden ist. In nichtgeschlossener Ortslage spielen die nichtklassifizierten Straßen keine Rolle.

Das Gewicht der Unfallzahlen für die einzelnen Straßenklassen läßt sich jedoch erst erkennen, wenn sie mit der Straßenlänge in Beziehung gesetzt werden. Die nichtklassifizierten Straßen können, da für sie keine Angaben über die Straßenlänge vorliegen, in diese Betrachtung nicht einbezogen werden. Bei der Berechnung von Durchschnittsziffern der Unfalldichte je 100 km sind in der nachfolgenden Tabelle für die geschlossene Ortslage die Gesamtlängen der Ortsdurchfahrten verwendet worden.

Mit 1883 Unfällen je 100 km Straßenlänge weisen innerhalb der geschlossenen Ortslage die Bundesstraßen die höchste Unfalldichte auf, zweifellos ein Ausdruck der hier meist auch sehr hohen Verkehrsdichte. In nichtgeschlossener Ortslage liegt die höchste Unfalldichte auf den verkehrsreichen Autobahnen. Hier kamen 618 Unfälle auf 100 km gegenüber 294 im Durchschnitt der Bundesstraßen.

Berechnet man die Unfalldichte für den Gesamtzug der Bundesstraßen ohne Unterscheidung in geschlossene und nichtgeschlossene Ortslage, so ergibt sich eine Zahl von 677 Unfällen je 100 km. Wie die nachfolgende Untersuchung über die Autobahnunfälle noch zeigen wird, läßt sich die hier wiedergegebene Ziffer der Unfalldichte nicht allein nur auf die starke Ver-

Die Unfalldichte nach Straßenklassen 1953

Bezeichnung	Bundes- autobahnen	Bundes- straßen	Landstraßen	
			I. Ordnung	II. Ordnung
in geschlossener Ortslage				
Zahl der Unfälle ...	—	16 116	8 033	2 012
Straßenlänge in km <sup>1)</sup>	—	856	1 788	1 623
Unfälle auf 100 km .	—	1 883	449	124
in nichtgeschlossener Ortslage				
Zahl der Unfälle ...	1 791	7 908	6 000	1 960
Straßenlänge in km <sup>2)</sup>	290	2 692	8 025	8 070
Unfälle auf 100 km .	618	294	75	24
in geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage				
Zahl der Unfälle ...	1 791	24 024	14 033	3 972
Straßenlänge in km .	290	3 548	9 813	9 693
Unfälle auf 100 km .	618	677	143	41

<sup>1)</sup> Ortsdurchfahrten. — <sup>2)</sup> Freie Strecken

kehrsbelastung der Bundesautobahnen Baden-Württembergs zurückführen. Zu ihrer Erklärung müssen auch noch die zahlreichen Gefahrenstellen, wie sie durch häufige Betriebsbeschränkungen aber auch durch die häufigen gefällreichen Strecken bedingt sind, herangezogen werden, was eine sehr in die Einzelheiten gehende regionale Untersuchung erfordert (vgl. dazu S. 60 ff.).

## 6. Die Straßenverkehrsunfälle auf Kreuzungen und Einmündungen sowie in Kurven

Bei der praktischen regionalen Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle spielen bestimmte Straßenstellen, wie Kreuzungen, Kurven und schienengleiche Wegübergänge eine Rolle. Die kleine Masse an Unfällen, die sich für die schienengleichen Wegübergänge ergeben hat, macht eine gesonderte Behandlung erforderlich, die im Rahmen der späteren regionalen Untersuchungen gegeben werden soll. Die besondere Verkehrsgefährdung bei Straßenkreuzungen und in Kurven äußert sich vielfach auch in einer Häufung von Unfällen. Welche Bedeutung diesen Gefahrenstellen im Rahmen des Gesamtbildes der Straßenverkehrsunfälle zukommt, geht aus der nebenstehenden Übersicht hervor.

Die in geschlossener Ortslage häufigen Straßenkreuzungen und -einmündungen wirken sich hier allein schon infolge ihrer großen Zahl als Gefahrenstellen aus. Von 100 Straßenverkehrsunfällen ereigneten sich 38 auf Straßenkreuzungen oder -einmündungen. Man kann sich anhand der Zahlen der Tabelle leicht davon überzeugen, daß die Straßenkreuzungen und -einmündungen gerade bei den nichtklassifizierten Straßen eine besonders bedeutende Rolle spielen. In der nicht-

geschlossenen Ortslage stellen vor allem die bei den Landstraßen I. und II. Ordnung häufigen kurvenreichen Strecken Gefahrenstellen für den Verkehr dar. Von 100 Unfällen entfiel hier fast ein Viertel auf solche Kurven.

Straßenverkehrsunfälle auf Straßenkreuzungen oder -einmündungen und in Kurven 1953

Straßenklasse	Straßenverkehrsunfälle insgesamt	davon ereigneten sich			
		auf einer Straßenkreuzung oder -einmündung		in einer Kurve	
	Anzahl	Anzahl	vH	Anzahl	vH
in geschlossener Ortslage					
Bundesstraßen .....	16 116	5 707	35	1 729	11
Landstraßen I. Ordnung	8 033	2 327	29	1 556	19
Landstraßen II. Ordnung	2 012	523	26	401	20
Sonstige .....	25 005	11 091	44	1 234	5
<b>Zusammen ...</b>	<b>51 166</b>	<b>19 648</b>	<b>38</b>	<b>4 920</b>	<b>10</b>
in nichtgeschlossener Ortslage					
Bundesautobahnen ....	1 791	28	2	71	4
Bundesstraßen .....	7 908	958	12	1 448	18
Landstraßen I. Ordnung	6 000	546	9	1 895	32
Landstraßen II. Ordnung	1 960	131	7	628	32
Sonstige .....	1 115	126	11	277	25
<b>Zusammen ...</b>	<b>18 774</b>	<b>1 789</b>	<b>10</b>	<b>4 319</b>	<b>23</b>

## 7. Die häufigsten Formen der Verkehrsunfälle

Bei der kurzen Beschreibung der Begriffe und der Merkmale, die der Straßenverkehrsunfallstatistik zugrundeliegen, ist auch auf die Schwierigkeiten der Einordnung der Unfälle in das für die Erhebung vorgesehene Verzeichnis der Unfallarten hingewiesen worden. Die Statistik unterscheidet hier gewissermaßen nach der Art des Vorgangs in Unfälle, die durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen, durch Auffahren auf ein voranfahrendes Fahrzeug, durch Auffahren auf ein vorübergehend haltendes oder parkendes Fahrzeug oder auf ein anderes Hindernis entstanden sind. Besonders herausgestellt wird dann noch die Gruppe von Unfällen, die sich zwischen einem Kraftfahrzeug und Fußgängern abgespielt haben. Darüber hinaus bleibt dann noch eine Sammelgruppe von Unfällen, die nicht näher bezeichnet werden können oder nicht näher bezeichnet worden sind. Es ist unschwer einzusehen, daß die Grenzen zwischen den hier gewählten Gruppen nicht streng gezogen werden können. Das gilt besonders für das Auffahren auf ein Hindernis und für die Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgängern. Zwischen den Begriffen des Zusammenstoßes und des Auffahrens auf ein voranfahrendes Fahrzeug fehlt eine klare, leicht anwendbare Unterscheidung. Ergebnisse von Einzeluntersuchungen sprechen dafür, daß die Zahl der Unfälle zwischen Kraftfahrzeugen und Fußgängern in Wirklichkeit noch etwas höher liegen dürfte, als sie in den nachstehend wiedergegebenen Zahlen erscheint. Eine völlig befriedigende Darstellung wird erst später im Rahmen

eingehender Untersuchungen der Fußgänger-Unfälle überhaupt möglich sein.

Wie sich nach den hier ausgezählten Anschreibungen der Polizeibeamten ergibt, stellt der Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen die weitaus häufigste Unfallart dar. In 42 vH aller Unfälle sind danach Fahrzeuge in entgegengesetzter oder sich kreuzender Fahrtrichtung oder sonstwie aufeinandergefahren. Ein ähnlicher, vor allem beim Überholen eintretender Vorgang liegt im Falle des Auffahrens auf ein voranfahrendes Fahrzeug vor, der in 9 vH aller Unfälle gegeben war. Es ist nicht von ungefähr, daß diese beiden Formen von Unfällen, die sich stets zwischen zwei fahrenden Fahrzeugen abspielen, zusammen etwas mehr als die Hälfte aller Unfälle überhaupt ausmachen. Sie hängen vielfach mit der hohen Verkehrsdichte besonders auf engen oder unübersichtlichen Straßen zusammen. Dabei sind Zusammenstöße im Verkehr der geschlossenen Ortslage relativ häufiger als auf den freien Strecken außerhalb der Ortschaften, während die Unfälle durch Auffahren auf ein voranfahrendes Fahrzeug für die nichtgeschlossene Ortslage typisch sind. Unfälle dieser letzteren Art kommen besonders häufig auf Autobahnen und auch auf den Bundesstraßen vor. Auf den Straßen mit einer im allgemeinen geringeren Verkehrsdichte spielen sie dagegen eine viel weniger bedeutende Rolle.

Wenn die Restgruppe der nicht näher bezeichneten Unfallarten rund 17 vH aller Unfälle ausmacht, so

Die wichtigsten Unfallarten nach Art des Unfallvorgangs und nach Straßenklassen 1953

Art des Unfalls	Straßenverkehrsunfälle auf											
	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Landstraßen				anderen Straßen		zusammen	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	I. Ordnung		II. Ordnung		Anzahl	vH	Anzahl	vH
in geschlossener Ortslage												
Zusammenstoß zwisch. fahrenden Fahrzeugen	—	—	6 847	42,5	3 495	43,5	824	41,0	11 019	47,7	23 085	45,1
Auffahren eines fahrenden Fahrzeugs auf ein voranfahrendes Fahrzeug	—	—	1 863	11,6	664	8,3	104	5,1	1 369	5,5	4 000	7,8
vorübergehend haltendes Fahrzeug	—	—	2 028	12,6	526	6,5	123	6,1	2 303	9,6	5 070	9,9
parkendes Fahrzeug	—	—	469	2,9	288	3,6	74	3,7	2 400	9,6	3 231	6,3
anderes Hindernis	—	—	817	5,1	598	7,4	160	8,0	1 214	4,9	2 789	5,5
Unfall zwischen Kraftfahrzeug u. Fußgänger	—	—	1 933	12,0	1 309	16,3	353	17,5	2 720	10,7	6 315	12,3
Unfall auf andere Art	—	—	2 150	13,3	1 153	14,4	374	18,6	2 990	12,0	6 676	13,1
Zusammen	—	—	16 116	100	8 033	100	2 012	100	25 005	100	51 166	100
in nichtgeschlossener Ortslage												
Zusammenstoß zwisch. fahrenden Fahrzeugen	225	12,6	3 024	38,2	2 181	36,4	655	33,4	300	35,0	6 475	34,5
Auffahren eines fahrenden Fahrzeugs auf ein voranfahrendes Fahrzeug	460	25,7	1 156	14,6	592	9,9	157	8,0	58	5,2	2 423	12,9
vorübergehend haltendes Fahrzeug	203	11,3	753	9,5	386	6,4	112	5,7	69	6,2	1 523	8,1
parkendes Fahrzeug	29	1,6	94	1,2	64	1,1	21	1,1	21	1,9	229	1,2
anderes Hindernis	75	4,2	598	7,6	502	9,9	235	12,0	134	12,0	1 634	8,7
Unfall zwischen Kraftfahrzeug u. Fußgänger	22	1,2	529	6,7	469	7,8	142	7,2	95	8,5	1 257	6,7
Unfall auf andere Art	777	43,4	1 764	22,2	1 716	28,5	638	32,6	348	31,2	5 233	27,9
Zusammen	1 791	100	7 908	100	6 000	100	1 960	100	1 115	100	18 774	100
in geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage												
Zusammenstoß zwisch. fahrenden Fahrzeugen	225	12,6	9 871	41,1	5 676	40,4	1 479	37,2	12 309	47,1	20 560	42,3
Auffahren eines fahrenden Fahrzeugs auf ein voranfahrendes Fahrzeug	460	25,7	3 019	12,6	1 256	8,9	261	6,6	1 427	5,5	6 423	9,2
vorübergehend haltendes Fahrzeug	203	11,3	2 781	11,6	912	6,5	235	5,9	2 462	9,4	6 503	9,4
parkendes Fahrzeug	29	1,6	563	2,3	352	2,5	95	2,4	2 421	9,3	3 460	4,9
anderes Hindernis	75	4,2	1 415	5,9	1 190	8,5	395	9,9	1 348	5,2	4 423	6,3
Unfall zwischen Kraftfahrzeug u. Fußgänger	22	1,2	2 462	10,2	1 778	12,7	495	12,5	2 815	10,8	7 572	10,8
Unfall auf andere Art	777	43,4	3 913	16,3	2 869	20,5	1 012	25,5	3 338	12,7	11 009	17,1
Zusammen	1 791	100	24 024	100	14 033	100	3 972	100	26 120	100	69 940	100

spricht das zweifellos auch für die methodischen und erhebungstechnischen Schwierigkeiten der richtigen Einordnung in das gegebene Verzeichnis. Sieht man von dieser Gruppe zunächst einmal ab, so hat man es ausschließlich mit Unfällen zu tun, an denen nur ein fahrendes Fahrzeug beteiligt ist. Darunter interessieren vor allem die Unfälle durch Auffahren auf ein vorübergehend haltendes Fahrzeug oder auf ein parkendes Fahrzeug, die, wie auch im einzelnen der vorausgehenden Tabelle entnommen werden kann, in der geschlossenen Ortslage etwas stärker hervortreten. Sie liegen hier mit ihrer Hauptmasse bei den nichtklassifizierten Straßen. Diese Tatsache wirft ein Licht auf das so dringend gewordene Problem der Schaffung von Parkmöglichkeiten. Gerade in den Städten sind die Bundesstraßen und auch andere Straßen, soweit sie Hauptverkehrsstraßen sind, zum Parken vielfach gesperrt oder weisen gar Halteverbote auf. Die Folge ist, daß die Nebenstraßen, also die nicht klassifizierten Straßen oft dicht gedrängt voll parkender oder haltender Fahrzeuge stehen, die an diesen Stellen den Verkehr stark behindern und die dabei auch selbst gefährdet sind. Auch nachts werden oft Fahrzeuge infolge des Mangels an Garagen auf den Straßen abgestellt. Es ist deshalb erklärlich, daß der Anteil dieser Unfallart bei den nicht klassifizierten Straßen so hoch ist.

Die Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger sind mehr eine Eigentümlichkeit des Verkehrs innerhalb

der geschlossenen Ortslage. Sie spielen jedoch auch auf den Straßen außerhalb der geschlossenen Ortslage eine Rolle. Die hier vorliegenden Zusammenhänge bedürfen noch weiterer Untersuchung unter Einbeziehung der örtlichen Merkmale der Unfälle.

Bemerkenswert ist weiter noch die Tatsache, daß die nicht näher bezeichneten Unfälle und auch die Unfälle durch Auffahren auf ein Hindernis (genauer: auf ein anderes Hindernis als ein haltendes Fahrzeug) in nichtgeschlossener Ortslage verhältnismäßig viel häufiger vorgekommen sind als innerhalb des Ortsverkehrs. Beim Auffahren auf ein Hindernis handelt es sich um Unfälle, an denen nur ein Verkehrsteilnehmer beteiligt ist. Das gilt auch für einen großen Teil der übrigen nicht näher bezeichneten Unfälle (in geschlossener Ortslage etwa 37 vH und in nichtgeschlossener Ortslage rund 56 vH). Schleudern, Sturz auf der Fahrbahn, Überschlagen, Abkommen von der Fahrbahn sind hier die wichtigsten Vorkommnisse, die sich vielfach auf übermäßige Geschwindigkeit, auf technische Mängel, mangelhafte Beschaffenheit der Straßenoberfläche und auch auf Witterungsverhältnisse zurückführen lassen. Unter den nicht näher bezeichneten Unfällen erscheinen außerdem noch Unfälle zwischen Fahrrädern und Fußgängern, zwischen Straßenbahn und Fußgängern oder auch die der Zahl nach unbedeutenden Unfälle zwischen Fahrzeugen und Tieren.

## 8. Die Unfallursachen

### Gesamtüberblick

Die Zählung der von den Polizeibeamten getroffenen und in die Statistischen Meldeblätter eingetragenen vorläufigen Feststellungen von Unfallursachen hat eine Summe von 116022 Fällen ergeben. Darunter waren rund 82334 Fälle, in denen von unmittelbaren Ursachen gesprochen werden kann, die im Verhalten der Führer von Fahrzeugen begründet waren. In 4142 Fällen sind technische Mängel festgestellt worden. Falsches Verhalten der Fußgänger ist in 7791 Fällen als Unfallursache angeführt worden. Dieser Summe von unmittelbaren Ursachen stehen 21755 Feststellungen äußerer Umstände gegenüber, die bei der Erforschung der einzelnen Unfälle in Betracht gezogen werden mußten. Darunter gehören vor allem Umstände, die bei der Straße lagen, wie Glätte, schlechter Zustand, bauliche Mängel u. a., sowie Witterungsverhältnisse und Hindernisse. Auf 100 Unfälle kamen danach 118 unmittelbare, beim Führer von Fahrzeugen liegende Ursachen, 6 Feststellungen von technischen Mängeln an Fahrzeugen, 11 Ursachen bei Fußgängern und 31 Fälle der Einwirkung äußerer Umstände, im ganzen also 166 Feststellungen.

Man wird sich hier an die bei der Behandlung der Methoden gegebenen Ausführungen erinnern, wo gesagt worden ist, daß auf einen Unfall auch mehrere Ursachen angeschrieben werden können. Wie sich dieses Verfahren im Jahre 1953 ausgewirkt hat, ist an dieser Zahl zu sehen.

Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg nach der Zahl der Ursachen 1953

Unfallklasse nach der Zahl der Ursachen	Straßenverkehrsunfälle					
	In geschlossener Ortslage		In nicht- geschlossener		zusammen	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
Unfall mit						
1 Ursache . . . . .	29 210	57,1	9 185	48,9	38 395	54,9
2 Ursachen . . . . .	14 622	28,6	5 848	31,2	20 470	29,3
3 Ursachen . . . . .	5 430	10,6	2 628	14,0	8 058	11,5
4 Ursachen . . . . .	1 707	3,3	974	5,2	2 681	3,8
5 Ursachen . . . . .	138	0,3	107	0,6	245	0,4
6 Ursachen . . . . .	50	0,1	27	0,1	77	0,1
7 Ursachen . . . . .	7	0,0	3	0,0	10	0,0
8 Ursachen . . . . .	2	0,0	2	0,0	4	0,0
Insgesamt . . . . .	51 166	100	18 774	100	69 940	100

Bei den Zahlen über die Unfallursachen in der oben angegebenen Gliederung wird also immer berücksichtigt werden müssen, daß sowohl unmittelbare Ursachen als auch Umstände gleichzeitig an den Unfällen beteiligt sein können. Noch schwieriger wird der Zusammenhang dadurch, daß die Ursachen eines Unfalles auch bei mehreren Verkehrsteilnehmern liegen können, z. B. sowohl beim Führer eines Fahrzeuges als auch bei einem Fußgänger. In etwas mehr als die Hälfte der Unfälle — wenn man zunächst von der Unterscheidung von geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage absieht — ist nur eine Ursache festgestellt und angegeben worden. In 29 vH der Gesamtsumme hatten Unfälle 2 Ursachen und in 11,5 vH aller Unfälle 3 Ursachen. Weitere Einzelheiten können

der vorausgehenden Tabelle entnommen werden, in der Unfallklassen bis zu 8 Ursachen ausgewiesen werden. Unfälle mit mehreren Ursachen spielen in nichtgeschlossener Ortslage eine etwas größere Rolle als in geschlossener Ortslage.

Ohne diese Eigenart der Ursachenzählung zu kennen, ist es nicht möglich, den Zahlenübersichten, wie sie im Tabellenanhang wiedergegeben sind, gültige Ergebnisse zu entnehmen.

Für einen allgemeinen Gesamtüberblick über die Ergebnisse dieses Teils der Straßenverkehrsunfallstatistik werden für geschlossene und nichtgeschlossene Ortslage die Zahlen der Unfälle mit Getöteten und mit Verletzten oder nur mit Sachschaden den Zahlen der hierfür erhobenen Ursachen in der Gliederung nach Hauptgruppen gegenübergestellt.

Es ist dabei wohl gleichzeitig kennzeichnend für das Verfahren der Erfassung von Unfallursachen, daß bei Unfällen mit Getöteten in der Gesamtsumme etwas mehr Unfallursachen angegeben werden als bei Unfällen mit Verletzten oder Sachschaden. Hier wirkt zweifellos der Umstand mit, daß diese so folgenswer verlaufenen Unfälle sicher eingehend aufgenommen werden und infolgedessen auch mehr Einzelheiten über Unfallursachen zur Aufzeichnung kommen als bei Unfällen mit geringeren Folgen. Damit ist jedoch nicht gesagt, daß bei den tödlichen Unfällen sich nicht auch etwas mehr Feststellungen ergeben können. In nichtgeschlossener Ortslage ist hierbei vor allem an das Zusammenwirken von Verhaltensfehlern und äußeren Umständen zu denken.

Als Folge des verhältnismäßig hohen Anteils von Fußgängern an der Gesamtsumme der bei tödlichen Unfällen und bei den Unfällen mit Verletzten beteiligten Verkehrsteilnehmer treten im Rahmen dieser Zählung auch die bei Fußgängern liegenden Ursachen stärker hervor. Bei Unfällen mit Sachschaden spielen sie dagegen keine Rolle. In dieser Gruppe sind die Auswirkungen der bei den Straßenverhältnissen oder bei der Witterung liegenden äußeren Umstände vor allem in nichtgeschlossener Ortslage von größerer Bedeutung.

## Ursachen im unmittelbaren Verhalten von Verkehrsteilnehmern

Die Relativität der Aussagen der Ergebnisse dieser Zählung der vorläufigen Feststellung von Unfallursachen wird auch dann deutlich, wenn man die auf die beiden Hauptgruppen der unmittelbaren Ursachen und der Umstände entfallenden Zahlen miteinander vergleicht. Die erste Gruppe weist die weitaus größere Masse der Fälle auf, während äußere Umstände, vor allem die bei der dauernden Beschaffenheit der Straße liegenden Umstände, wie später noch näher auszuführen sein wird, daneben ziemlich zurücktreten. Bei flüchtiger Betrachtung könnte dadurch der Eindruck erweckt werden, daß die heute allgemein verbreitete Meinung, wonach die hohen Unfallzahlen weitgehend dadurch bedingt seien, daß unser heutiges Straßennetz den Belastungen durch den immer dichter werdenden Verkehr nicht mehr voll gewachsen ist, durch diese Ergebnisse keine Bestätigung erfährt. Das liegt aber daran, daß die hier gezählten Feststellungen kein Gesamturteil dieser Art enthalten können, sie sind ganz nach den Gegebenheiten des Einzelfalles orientiert. Manche Verhaltensfehler würden bei einer besseren Straßenführung, z. B. bei Vermeidung von Ortsdurchfahrten durch Umgehungsstraßen entweder gar nicht eintreten oder sich nicht in diesem Umfang auswirken. Je höher die Anforderungen sind, desto mehr muß auch mit Verhaltensfehlern und Versagen gerechnet werden. Eine schlechtere Straße oder eine unübersichtliche Strecke erfordert größere Vorsicht. Das Verhalten muß den allgemeinen Gegebenheiten des Verkehrs angepaßt sein, nach denen es auch bei den polizeilichen Erhebungen der Unfallursachen im allgemeinen behandelt wird. Im Rahmen dieser Ermittlung erlangen deshalb die Umstände vielfach nicht die Bedeutung von selbständigen alleinigen Ursachen, sie werden zu einem größeren Teil in Verbindung mit unmittelbaren Ursachen angeschrieben, häufig z. B. mit der Ursache Übermäßige Geschwindigkeit.

Unmittelbare, in einem falschen Verhalten liegende Ursachen können bei Führern von Kraftfahrzeugen und von anderen Fahrzeugen, z. B. Straßenbahnen,

Die bei Straßenverkehrsunfällen festgestellten Ursachen nach Ortslage und Schadensgruppen der Unfälle 1953

Gruppen von Unfallursachen	Geschlossene Ortslage				Nichtgeschlossene Ortslage				Zusammen			
	Ursachen bei Unfällen mit											
	Ge- töteten	Ver- letzten	Sach- schaden	zu- sammen	Ge- töteten	Ver- letzten	Sach- schaden	zu- sammen	Ge- töteten	Ver- letzten	Sach- schaden	zu- sammen
Gesamtsumme der festgestellten Ursachen ..	1 011	41 565	39 451	82 627	1 576	17 134	14 685	33 395	3 187	58 699	54 136	116 022
davon:												
Ursachen beim Führer eines Fahrzeugs ..	1 042	28 492	30 149	59 683	1 072	12 014	9 565	22 651	2 114	40 506	39 714	82 334
Technische Mängel des Fahrzeugs .....	87	1 151	1 169	2 407	96	893	740	1 735	183	2 044	1 915	4 142
Ursachen beim Fußgänger .....	309	6 055	387	6 751	144	800	96	1 040	453	6 855	483	7 791
Straßenverhältnisse .....	115	4 116	5 949	10 180	152	2 165	3 018	5 335	267	6 281	8 967	15 515
Witterungseinflüsse .....	36	857	1 148	2 041	79	809	854	1 742	115	1 066	2 002	3 783
Andere Ursachen .....	22	894	649	1 565	33	453	406	892	55	1 347	1 055	2 457
Auf 100 Unfälle kamen ... Feststellungen												
Insgesamt .....	186	163	150	161	184	174	182	178	185	166	165	166
davon:												
Ursachen beim Führer eines Fahrzeugs ..	120	112	122	117	125	122	118	121	123	114	121	118
Technische Mängel des Fahrzeugs .....	10	5	5	5	11	9	9	9	11	6	6	6
Ursachen beim Fußgänger .....	36	24	2	13	17	8	1	6	26	10	1	11
Straßenverhältnisse .....	13	10	24	20	18	22	37	28	15	18	27	22
Witterungseinflüsse .....	4	3	5	4	9	8	11	9	7	5	6	5
Andere Ursachen .....	3	4	3	3	4	5	5	5	3	4	3	4

Fuhrwerken, Fahrrädern und bei Fußgängern vorkommen. Betrachtet man die Masse der im Rahmen der Straßenverkehrsunfallstatistik gezählten Fälle von vorläufigen Feststellungen solcher unmittelbaren Ursachen, so weist sie eine Gliederung auf, die derjenigen der an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer in den Hauptgruppen ziemlich ähnlich ist, ja fast übereinstimmend genannt werden kann. Da im Statistischen Meldeblatt (wie oben ausgeführt) sich die Merkmalsreihen nach der Art der Verkehrsteilnehmer leider nicht voll entsprechen, ist hier nur die nachstehende Zusammenfassung möglich:

#### Verkehrsteilnehmer und Unfallursachen nach Gruppen in vH

Verkehrsteilnehmer	Geschlossene Ortslage		Nichtgeschlossene Ortslage	
	Verkehrsteilnehmer	unmittelbare Unfallursachen	Verkehrsteilnehmer	unmittelbare Unfallursachen
Kraftfahrzeuge ....	75,1	74,1	83,1	83,4
Sonstige Fahrzeuge ..	4,1	3,3	3,8	4,1
Radfahrer .....	12,0	12,8	8,1	8,4
Fußgänger .....	8,8	9,8	5,0	4,1

Auf die Gruppe der Kraftfahrzeuge entfallen danach in geschlossener Ortslage 74,1 vH und in nichtgeschlossener Ortslage 83,4 vH aller unmittelbaren bei Führern von Fahrzeugen oder beim Fußgänger liegenden Ursachen. In beiden Fällen weichen diese Anteile nur wenig von den entsprechenden Anteilen dieser Gruppe an der Gesamtsumme aller Verkehrsteilnehmer ab. Umgekehrt wirkt sich die an sich nur kleine Gruppe der an Unfällen in geschlossener Ortslage beteiligten Fußgänger innerhalb der Masse der unmittelbaren Unfallursachen etwas stärker aus, als es ihrem Anteil an der Gesamtsumme der Verkehrsteilnehmer entspricht. Die hier erkennbaren Unterschiede werden in der nachstehenden Übersicht noch verständlicher.

#### Auf 100 Verkehrsteilnehmer der angegebenen Gruppen entfielen unmittelbare Ursachen:

Verkehrsteilnehmer	in geschlossener Ortslage	in nichtgeschlossener Ortslage
Kraftfahrzeuge .....	68	74
Sonstige Fahrzeuge .....	56	78
Radfahrer .....	73	76
Fußgänger .....	77	60

Auf 100 Fußgänger in geschlossener Ortslage kamen danach 77 Unfallursachen. Man muß nun berücksichtigen, daß die einzelnen im Katalog für Fußgänger aufgeführten Möglichkeiten sich im Einzelfall teilweise ausschließen. Meistens ist auch nur eine Unfallursache angeschrieben worden. Soweit Fußgänger an Unfällen beteiligt waren, lag in den meisten Fällen bei ihnen auch verkehrswidriges Verhalten vor. In nichtgeschlossener Ortslage erscheinen die Fußgänger durch polizeiliche Feststellungen von Ursachen weniger belastet.

#### Unmittelbare Ursachen bei Führern von Fahrzeugen

Ein großer Teil der im Meldeblatt aufgeführten Unfallursachen bezieht sich auf die Straßenverkehrsordnung und die sonst gegebenen Regeln des Straßenverkehrs. Sie stellen gewissermaßen Verstöße gegen

diese Verkehrsregeln dar, die ja in gleicher Weise für alle Fahrzeuge gelten. So erscheint es auch sinnvoll, zunächst einmal die aus Anlaß von Straßenverkehrsunfällen, genauer gesagt als deren Ursachen nach vorläufigen Feststellungen ermittelten Verstöße auf ihre Häufigkeit zu betrachten, ganz gleich bei welcher Fahrzeugart sie festgestellt worden sind. Ordnet man die Ursachen nach der Zahl der auf sie entfallenden Feststellungen, so ergibt sich folgendes Bild:

Unmittelbare Unfallursachen beim Führer von Fahrzeugen	Anzahl der Feststellungen	vH
Übermäßige Geschwindigkeit .....	15 712	19,1
Falsches Überholen oder Vorbeifahren .....	13 830	16,8
Nichtbeachten der Vorfahrt .....	13 460	16,3
Fahren auf der falschen Fahrbahn .....	6 062	8,1
Falsches Einbiegen oder Wenden .....	6 562	8,0
Zu dichtes Auffahren im Verkehr .....	4 689	5,7
Fahrer unter Alkoholeinfluß .....	3 091	4,5
Unachtsames Zurückfahren, Ein- und Ausfahren	3 296	4,0
Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen .....	2 410	2,9
Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden .....	2 288	2,8
Nichtbeachten der vom Fahrzeugführer gegebenen Zeichen .....	1 631	2,0
Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung	1 030	1,2
Verkehrswidriges Parken .....	619	0,8
Ermüdung .....	438	0,5
Unachtsames Öffnen der Wagentür .....	407	0,5
Nichtbeachten der Abblendvorschriften .....	399	0,5
Körperliche oder gesundheitliche Behinderung des Fahrers .....	274	0,3
Nichtbeachten der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Vorschriften .....	272	0,3
Nebeneinanderfahren von Radfahrern .....	155	0,2
Vorschriftswidriges Fahren an Straßenbahnhaltestellen .....	140	0,2
Nichtbenutzung des Radweges .....	55	0,1
Sonstige Ursachen bzw. Fälle ohne nähere Feststellung .....	4 305	5,2
<b>Zusammen ..</b>	<b>82 334</b>	<b>100</b>

Die größte Zahl von Feststellungen entfällt auf die Ursache „Übermäßige Geschwindigkeit (unter Berücksichtigung der Umstände)“. Sie beträgt fast ein Fünftel aller hier in Betracht gezogenen Fälle. An zweiter und dritter Stelle folgen „Falsches Überholen oder Vorbeifahren“ (16,8 vH) und „Nichtbeachten der Vorfahrt“ (16,3 vH). Auf diese drei weitaus häufigsten Ursachen kommt etwas mehr als die Hälfte aller Feststellungen (52,2 vH). Häufig vorkommende Feststellungen betreffen weiter „Fahren auf der falschen Fahrbahn, Falsches Einbiegen oder Wenden“ und „Zu dichtes Auffahren im Verkehr“, eine Ursache, die ihrem Wesen nach mit übermäßiger Geschwindigkeit zusammenhängt. Auch Alkoholeinfluß spielt nach den Feststellungen der Statistik eine bedeutende Rolle. Die Wirkungen des Alkohols im Verkehr werden damit allerdings nicht in vollem Umfange deutlich und deshalb auch viel zu leicht unterschätzt. Ermittelt wird hier übermäßiger Alkoholgenuß als Unfallursache unter Anwendung der Blutprobe. Insoweit beschränkt sich die Aussage nur auf die wirklich offensichtlichen Fälle mehr oder weniger großer Trunkenheit. Neben dieser letzteren Ursache treten z. B. Feststellungen wie „Ermüdung des Fahrers“ ziemlich zurück.

Das Bild der unmittelbaren Unfallursachen bei Fahrzeugführern ist je nach der Ortslage der Unfälle etwas verschieden. Es gibt Ursachen, die im Verkehr

innerhalb der Ortschaften, andere, die im Verkehr außerhalb der geschlossenen Ortslage stärker hervortreten. Einen Überblick darüber geben die beiden nachstehenden Tabellen.

**Ursachen, die in geschlossener Ortslage relativ häufiger vorkommen als in nichtgeschlossener Ortslage**  
Anteile in vH der Gesamtzahl

Bezeichnung der Ursachen	In geschlossener Ortslage	In nichtgeschlossener Ortslage
Nichtbeachten der Vorfahrt .....	20,4	5,7
Falsches Einbiegen .....	9,4	4,2
Unachtsames Zurückfahren .....	5,2	1,0
Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen .....	3,2	2,2
Nichtbeachten der vom Fahrzeugführer gegebenen Zeichen .....	2,3	1,2
Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung .....	1,4	0,9
Verkehrswidriges Parken .....	0,8	0,5
Unachtsames Öffnen der Wagentür .....	0,6	0,1
Vorschriftswidriges Fahren an Straßenbahnhaltestellen .....	0,2	0,0
<b>Zusammen ...</b>	<b>43,5</b>	<b>15,8</b>

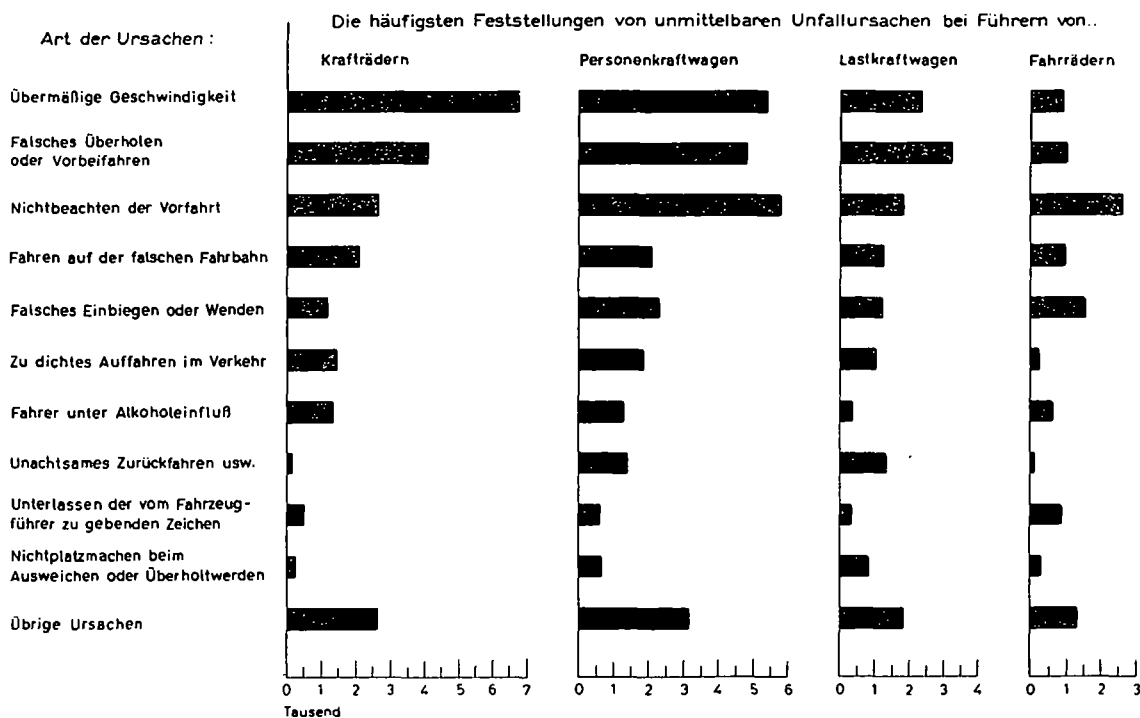
Die weitaus häufigste Ursache in geschlossener Ortslage stellt „Nichtbeachten der Vorfahrt“ dar, mit einem Anteil von 20,4 vH, gegenüber einem solchen

**Ursachen, die in nichtgeschlossener Ortslage relativ häufiger vorkommen als in geschlossener Ortslage**  
Anteile in vH der Gesamtzahl

Bezeichnung der Ursachen	In geschlossener Ortslage	In nichtgeschlossener Ortslage
Übermäßige Geschwindigkeit .....	16,8	25,1
Falsches Überholen oder Vorbeifahren .....	15,5	20,3
Fahren auf der falschen Fahrbahn .....	6,9	11,3
Zu dichtes Auffahren im Verkehr .....	5,6	5,8
Nichtbeachten der Abblendvorschriften .....	0,2	1,2
Fahrer unter Alkoholeinfluß .....	4,0	5,9
Nichtplatzmachen beim Ausweichen .....	1,7	5,6
Ermüdung .....	0,2	1,4
Nichtbeachten der für schienenungleiche Wegübergänge geltenden Vorschriften .....	0,3	0,5
Nebeneinanderfahren von Radfahrern .....	0,1	0,3
Körperliche oder gesundheitliche Behinderung des Fahrers .....	0,3	0,4
<b>Zusammen ...</b>	<b>51,6</b>	<b>77,8</b>

von nur 5,7 vH in nichtgeschlossener Ortslage. Es folgen „Falsches Einbiegen“ und „Unachtsames Zurückfahren“ sowie „Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen“. Von den an sich weniger häufigen Ursachen sind Verkehrswidriges Parken, Unachtsames Öffnen der Wagentür und Vorschriftswidriges Fahren an Straßenbahnhaltestellen ebenfalls für den Verkehr in geschlossener Ortslage typisch.

**Die häufigsten Unfallursachen bei Führern von Fahrzeugen**  
nach den vorläufigen Feststellungen der Polizeibeamten  
in Baden-Württemberg 1953



Der etwas schnelleren Art des Verkehrs außerhalb der geschlossenen Ortslage entspricht es, daß hier Übermäßige Geschwindigkeit verhältnismäßig häufiger unter den Feststellungen vorkommt als innerhalb der bebauten Ortsbereiche mit ihrem meist dichteren Verkehr. Der Anteil dieser Ursache betrug in nicht-geschlossener Ortslage ein Viertel gegenüber nur 16,8 vH in geschlossener Ortslage. Typisch für diesen Bereich des Verkehrs ist außerdem die Ursache Falsches Überholen oder Vorbeifahren sowie Fahren auf der falschen Fahrbahn und Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden. Die Fälle von Alkoholeinfluß beim Fahrer oder auch von Ermüdung waren in nichtgeschlossener Ortslage ebenfalls häufiger als im Straßenverkehr der geschlossenen Ortslage.

Ein weites und sehr vielfältiges Bild der Betrachtung bietet sich, wenn man die Zahl der Ursachen in der Untergliederung nach Fahrzeugarten weiterverfolgt. Auch wenn man sich dabei zunächst auf die der Zahl der Feststellungen nach wichtigsten Ursachen beschränkt, fallen bereits einige wesentliche Unterschiede zwischen Fahrzeugarten auf. Die Ursache „Übermäßige Geschwindigkeit“, auf die ja im ganzen die meisten Feststellungen entfallen, erscheint nur bei den Krafträdern als Ursache mit der höchsten Häufigkeit. Sie tritt hier allerdings auch gleich mit einem Anteil von 29 vH aller auf Führer von Krafträdern entfallenden Ursachen besonders stark hervor. In ähnlicher Weise ist bei den Lastkraftwagen (20,5 vH), bei Kraftomnibussen (28 vH) „Falsches Überholen oder Vorbeifahren“ als die weitaus häufigste Ursache zu erkennen. Bei Fahrrädern betraf rund ein Viertel der Fälle die Ursache „Nichtbeachten der Vorfahrt“. Bei Personenkraftwagen steht „Nichtbeachten der Vorfahrt“ an erster Stelle. Der Anteil dieser Ursache an der Gesamtzahl der Fälle betrug hier nur 19,6 vH, also wenig mehr als der Anteil der Ursache „Übermäßige Geschwindigkeit“, auf die 18,5 vH aller Feststellungen kam.

Um hier zwischen den Fahrzeugarten weiter zu vergleichen, wird man ebenso die Ursachen aus der Tabelle aussuchen, die nach der Zahl der auf sie entfallenden Feststellungen an zweiter und dritter Stelle stehen. Bei den Krafträdern hat man es hier mit „Falschem Überholen oder Vorbeifahren“ (17,7 vH) und mit „Nichtbeachten der Vorfahrt“ (11,7 vH) zu tun, bei Kraftomnibussen und Lastkraftwagen mit „Übermäßiger Geschwindigkeit“ und „Nichtbeachten der Vorfahrt“, bei Fahrrädern mit „Falschem Einbiegen oder Wenden“ und mit „Falschem Überholen oder Vorbeifahren“. Bei Personenkraftwagen folgt auf die beiden obengenannten Ursachen an dritter Stelle noch „Falsches Überholen oder Vorbeifahren“. Für die allgemeine Verkehrserziehung können diese Ergebnisse schon wesentliche Anhaltspunkte bedeuten.

Die bei sonstigen Fahrzeugen liegenden Ursachen dürfen hier in diesem Zusammenhang übergangen werden, da in dieser Gruppe sehr ungleichartige Fahrzeuge zusammengefaßt sind und infolgedessen auch nicht nach typischen Ursachen gefragt werden kann.

Bemerkenswert ist an dieser Gegenüberstellung, daß Alkoholeinfluß bei Fahrern von Krafträdern, aber auch bei Radfahrern etwas häufiger festgestellt worden ist als bei Fahrern von Personen- und Lastkraftwagen.

Sollen diese Vergleiche der häufigsten Unfallursachen zwischen den einzelnen Fahrzeugarten in vollem Umfang durchgeführt werden, so bedarf es dazu der Anlage einer Gliederungstabelle wie sie nebenstehend wiedergegeben ist. In der Tabelle werden einmal die auf die Fahrzeugarten entfallenden Teilmassen der vorläufigen Feststellung prozentual nach den einzelnen Unfallursachen gegliedert, zum andern wird von den Summen der einzelnen Unfallursachen ausgegangen, die nun in ihrer Gliederung nach den Fahrzeugarten dargestellt sind. Die Summen der Zeilen im ersten Fall und die der Spalten im zweiten Fall stellen jeweils das gewogene Mittel dar. Die Gewichte für die Durchschnitte der Spalte 7 ergeben sich aus den vH-Zahlen der Spalten 8 bis 13, die Gewichte der Durchschnitte in der Schlußzeile wiederum aus den vH-Zahlen der Spalten 1 bis 6 der Tabelle. Aus den Abweichungen von den Mittelwerten läßt sich bei jeder einzelnen Unfallursache erkennen, inwieweit sie bei den einzelnen Fahrzeugarten stärker hervortritt oder nur eine untergeordnete Rolle spielt. Zur besseren Anschaulichkeit sind alle Gliederungszahlen, die über dem zugehörigen Mittelwert liegen, durch stärkeren Druck hervorgehoben.

Zur Erläuterung seien aus der Fülle der Einzeldarstellungen zwei Beispiele herausgegriffen. Übermäßige Geschwindigkeit tritt im Vergleich zum Durchschnitt aller Fahrzeugarten nur bei Krafträdern stärker hervor. Der Anteil dieser Ursache an der Gesamtsumme aller bei Krafträdern liegenden Ursachen betrug 29,2 vH gegenüber nur 19,1 vH im Durchschnitt aller Fahrzeuge. Innerhalb der Masse aller Fälle mit übermäßiger Geschwindigkeit haben die Krafträder mit 43 vH einen viel höheren Anteil als an der Gesamtsumme aller Unfallursachen, der nur 28 vH betrug. Es ist hier leicht zu erkennen, daß der hohe Anteil, den übermäßige Geschwindigkeit im Gesamtdurchschnitt hat, im wesentlichen auf die Häufigkeit dieser Ursache bei Krafträdern zurückzuführen ist. Das zweite, willkürlich herausgegriffene Beispiel betrifft die nur kleine statistische Masse von Fällen mit verkehrswidrigem Parken. Sie spielt nach der Zahl der auf sie entfallenden Feststellungen nur eine geringe Rolle. Unter 100 Fällen kam diese Ursache knapp nur einmal vor (0,8 vH). Im Vergleich dazu tritt sie bei Personenkraftwagen und Lastkraftwagen und vor allem auch bei sonstigen Fahrzeugen hervor. Die an sich sehr kleine Masse liegt hier überwiegend bei Personenkraftwagen (48 vH) und bei Lastkraftwagen (30 vH). Der Anteil der sonstigen Fahrzeuge ist hier unbedeutend.

Die bei den einzelnen Kraftfahrzeugarten besonders hervortretenden, für sie irgendwie typischen oder relativ häufigen Ursachen lassen sich auf diese Weise leicht aus der Tabelle entnehmen. In jedem Falle kommt es dabei jedoch darauf an, sorgsam die Gewichte zu berücksichtigen, die die zum Vergleich benutzten Durchschnitte mitbestimmen. Bei den kleinen Massen von weniger als 1000 Fällen muß auch die sonst übliche Vorsicht gegenüber Zufälligkeiten und Fehlern beachtet werden. Daß aber auch die Methode dieses Vergleichens bei solchen Massen anwendbar ist, zeigt das vorher genannte Beispiel, dessen Ergebnis durchaus den Erwartungen entspricht.



## Unfallursachen bei Führern von Fahrzeugen 1953 in der Gliederung nach Arten von Ursachen und Fahrzeugarten

Art der Ursache	Gliederung der auf die einzelnen Fahrzeugarten entfallenden Feststellungen nach Arten der Ursache							Gliederung der auf die einzelnen Ursachen entfallenden Feststellungen nach Arten der Fahrzeuge						
	in vH							in vH						
	Personen-kraft-wagen	Kraft-räder	Last-kraft-wagen	Fahr-räder	Kraft-omni-busse	Son-stige Fahr-zeuge	Durch-schnitt	Personen-kraft-wagen	Kraft-räder	Last-kraft-wagen	Fahr-räder	Kraft-omni-busse	Son-stige Fahr-zeuge	Zu-sammen
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1. Übermäßige Geschwindigkeit .....	18,5	29,2	15,0	8,4	13,1	6,2	19,1	34,4	43,0	15,0	5,5	1,0	1,1	100
2. Falsches Überholen oder Vorbeifahren ..	16,4	17,7	20,5	9,6	28,2	14,7	16,8	34,5	29,6	23,3	7,2	2,5	2,9	100
3. Nichtbeachten der Vorfahrt .....	19,6	11,7	11,8	25,4	9,9	14,5	16,3	42,6	20,1	13,8	19,6	1,0	2,9	100
4. Fahren auf der falschen Fahrbahn ....	7,1	9,1	7,9	9,2	8,3	7,0	8,1	31,0	31,5	18,6	14,4	1,6	2,9	100
5. Falsches Einbiegen oder Wenden .....	7,9	5,1	7,8	15,0	6,1	8,3	8,0	35,0	17,9	18,7	23,8	1,2	3,4	100
6. Zu dichtes Auffahren im Verkehr .....	6,3	6,1	6,6	2,2	5,5	4,5	5,7	39,0	29,9	22,1	4,9	1,5	2,6	100
7. Fahrer unter Alkoholeinfluß .....	4,4	6,0	2,3	5,8	0,8	1,8	4,5	35,0	37,2	9,8	16,4	0,3	1,3	100
8. Unachtsames Zurück-, Ein- und Ausfahren	4,8	0,8	8,6	1,0	7,8	6,0	4,0	42,3	5,7	41,1	3,1	2,9	4,9	100
9. Unterlassen der vom Fahrer zu gebenden														
Zeichen .....	2,1	2,2	2,1	8,2	1,5	4,0	2,9	25,1	20,8	13,5	35,4	0,8	4,4	100
10. Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder														
Überholen .....	2,1	0,9	5,7	2,8	9,6	6,1	2,8	27,1	9,2	38,8	12,5	5,2	7,2	100
11. Nichtbeachten der vom Fahrzeugführer														
gegebenen Zeichen .....	1,7	3,1	1,3	1,2	1,5	1,9	2,0	31,2	44,5	12,2	7,8	1,2	3,1	100
12. Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrs-														
regelung .....	1,5	1,1	1,0	1,5	0,5	0,9	1,2	42,1	25,3	15,0	14,6	0,6	2,4	100
13. Verkehrswidriges Parken .....	1,0	0,2	1,2	0,2	0,7	2,3	0,8	47,5	8,1	30,2	2,7	1,5	10,0	100
14. Ermüdung des Fahrers .....	0,6	0,4	1,1	0,1	0,2	0,2	0,5	37,0	10,2	39,5	2,7	0,5	1,1	100
15. Unachtsames Öffnen der Wagentür ....	1,1	—	0,4	—	0,6	—	0,5	81,8	—	16,5	—	1,7	—	100
16. Nichtbeachten der Abblendvorschrift ..	0,8	0,3	0,5	—	1,0	0,3	0,5	57,9	16,0	21,3	—	3,0	1,8	100
17. Körperl. oder gesundheitl. Behinderung														
des Fahrers .....	0,2	0,4	0,1	0,9	0,1	0,5	0,3	20,4	35,4	5,8	32,9	0,4	5,1	100
18. Nichtbeachten der für schienenungleiche														
Wegübergänge geltend. Vorschriften ...	0,3	0,3	0,6	0,1	0,5	0,6	0,3	33,5	22,8	32,7	3,3	2,2	5,5	100
19. Nebeneinanderfahren von Radfahrern ..	—	—	—	1,5	—	—	0,2	—	—	—	100,0	—	—	100
20. Vorschriftswidriges Fahren an Straßen-														
bahnhaltestellen .....	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	—	0,2	34,3	33,6	15,0	15,0	1,4	0,7	100
21. Nichtbenutzen des Radwegs .....	—	—	—	0,5	—	—	0,1	—	—	—	100,0	—	—	100
22. Sonstige Ursachen beim Führer des Fahr-														
zeugs .....	3,4	5,2	5,4	6,2	3,9	20,2	5,2	23,3	28,1	19,7	15,1	1,1	12,7	100
<b>Zusammen ...</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>35,4</b>	<b>28,0</b>	<b>19,1</b>	<b>12,7</b>	<b>1,5</b>	<b>3,3</b>	<b>100</b>

## Unmittelbare Ursachen beim Fahrzeug und seiner Ladung

Die Ursachen beim Fahrzeug (techn. Mängel) und seiner Ladung zählen noch zu den unmittelbaren Unfallursachen, für die — von wenigen Ausnahmen abgesehen — der Fahrzeugführer bzw. der Fahrzeughalter voll verantwortlich ist. Sie können als verhältnismäßig leicht vermeidbar bezeichnet werden. Bei der Gesamtzahl von 4142 Feststellungen handelt es sich meist um Mängel an Teilen bzw. Einrichtungen des Fahrzeuges, die nach einer gewissen Laufzeit infolge Abnutzung (Verschleißteile) unbrauchbar werden. Hierzu zählen vor allem Bremsen, Bereifung und Beleuchtung. Diesen Mängeln, deren rechtzeitige Feststellung und Behebung dem Ermessen des Fahrzeugführers obliegt, wird vielfach zu wenig Beachtung geschenkt. Es kann daher nicht weiter verwundern, wenn die gelegentlich angeordneten Fahrzeugkontrollen hohe Zahlen der Feststellungen solcher Mängel ergeben.

Als Unfallursache treten diese Mängel meist erst dann in Erscheinung, wenn höhere Anforderungen an das Fahrzeug gestellt werden. Im Ortsverkehr kamen auf 100 Verkehrsunfälle rund 5 Feststellungen technischer Mängel, in nichtgeschlossener Ortslage, wo durchweg mit höheren Geschwindigkeiten gefahren wird, dagegen 9 solcher Feststellungen. Der stärkeren Verkehrsdichte entspricht es, daß Mängel an Bremsen

im Ortsverkehr als Folge des häufigen Anhaltens häufiger als Unfallursache oder Mitursache festgestellt werden. Mängel an der Bereifung spielen insbesondere beim schnelleren Verkehr aber auch bei schlechtem Wetter in nichtgeschlossener Ortslage eine besondere Rolle. Mängel an der Beleuchtung führen in geschlossener Ortslage, wegen der allgemeinen Straßenbeleuchtung, seltener zu Straßenverkehrsunfällen als in nichtgeschlossener Ortslage.

Betrachtet man die prozentuale Verteilung der beim Fahrzeug und seiner Ladung liegenden Unfallursachen nach den Hauptkategorien der Verkehrsteilnehmer, so treten die Lastkraftwagen (einschließlich der Zugmaschinen) — die rund ein Drittel aller dieser Ursachen auf sich vereinigten — als besonders anfällige Gruppe hervor. Diese Tatsache zeigt, daß heute im Lastkraftwagenverkehr sowohl an die Fahrer als auch an die Fahrzeuge aus rein wirtschaftlichen Gründen vielfach überhöhte Anforderungen gestellt werden. Die verhältnismäßig häufige Feststellung von Ermüdung bei Führern von Lastkraftwagen in nichtgeschlossener Ortslage sind ebenfalls eine Bestätigung hierfür.

Unter 1000 an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Lastkraftwagen (einschließlich der Zugmaschinen) wurden nach den Ermittlungen der Polizei im Jahre 1953 in Baden-Württemberg 61 Fahrzeuge gezählt,

## Technische Mängel als Unfallursachen im Jahr 1953

Festgestellte Mängel bei	Vorläufige Feststellungen					
	in geschlossener Ortslage		in nicht-geschlossener Ortslage		Insgesamt	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
Bremsen .....	891	37,0	393	22,7	1 284	31,0
Lenkung .....	90	4,0	78	4,5	174	4,2
Achsen, Federn und Rädern .....	76	3,1	90	5,2	166	4,0
Bereifung .....	171	7,1	279	16,1	450	10,9
Zugvorrichtung ...	99	4,1	44	2,5	143	3,5
Beleuchtungseinrichtung (auch Rückstrahler) .....	313	13,0	352	20,3	665	16,0
Fahrtrichtungsanzeiger (auch Blinkleuchten) .....	72	3,0	26	1,5	98	2,4
Ladung .....	331	13,8	221	12,7	552	13,3
anderen Teilen bzw. Einrichtungen des Fahrzeuges .....	358	14,9	252	14,5	610	14,7
<b>Zusammen ...</b>	<b>2 407</b>	<b>100</b>	<b>1 735</b>	<b>100</b>	<b>4 142</b>	<b>100</b>

die infolge technischer Mängel oder aber fehlerhafter Beladung Verkehrsunfälle verursachten bzw. mitverursacht haben. Bei Kraftfahrzeugen waren es, auf 1000 ihrer Art bezogen, 24 und bei Personenkraftwagen 21 Fahrzeuge, bei denen Mängel beim Fahrzeug zu Verkehrsunfällen führten. Bemerkenswert ist, daß unter Tausend an Verkehrsunfällen beteiligten Kraftfahrzeugen von den Polizeibeamten in 35 Fällen technische Mängel als Unfallursache festgestellt wurden. Diese relativ hohe Zahl ist nur so zu erklären, daß hier die für Kraftfahrzeuge gesetzlich angeordneten Fahrzeuguntersuchungen, durch die Fahrzeughalter angehalten sind, ihre Fahrzeuge in betriebs sicherem Zustand zu halten, fehlen.

## Ursachen beim Fahrzeug und seiner Ladung 1953

Festgestellte Mängel bei	Kraft-rädern	Per-sonen-kraft-wagen	Kraft-omni-bussen	Last-kraft-wagen	Fahr-rädern	son-stigen Fahr-zeugen	zu-sam-men
Bremsen .....	295	270	22	436	176	79	1 284
Lenkung .....	21	53	4	59	12	25	174
Achsen, Federn und Rädern .....	28	35	4	71	12	16	166
Bereifung .....	89	217	4	124	4	12	450
Zugvorrichtung ...	17	20	4	60	4	38	143
Beleuchtungseinrichtung (auch Rückstrahler) .....	88	66	1	98	181	231	665
Fahrtrichtungsanzeiger (auch Blinkleuchten) .....	4	44	2	44	—	4	98
Ladung .....	66	44	3	302	54	83	552
anderen Teilen bzw. Einrichtungen des Fahrzeuges .....	134	102	18	160	77	119	610
<b>Zusammen ...</b>	<b>742</b>	<b>857</b>	<b>62</b>	<b>1 354</b>	<b>520</b>	<b>607</b>	<b>4 142</b>

## Ursachen beim Fußgänger

Der Fußgänger nimmt unter den Verkehrsteilnehmern eine Sonderstellung ein. Sein Verhalten im Straßenverkehr ist in der Straßenverkehrsordnung — StVO — in der Fassung vom 24. August 1953 im Abschnitt C, Fußgängerverkehr besonders geregelt. Aus § 37 (1) geht hervor, daß Fußgänger die Gehwege benutzen müssen. Ziffer 2 besagt dann weiter, daß

Fahrbahnen und andere nicht für den Fußgänger bestimmte Straßenteile, die vor allem dem Fahrverkehr vorbehalten sind, auf dem kürzesten Wege quer zur Fahrtrichtung mit der nötigen Vorsicht und ohne Aufenthalt zu überschreiten sind. Straßenkreuzungen mit bezeichneten Übergängen sind auf diesen, andere nur rechtwinklig zu den Fahrbahnen zu überschreiten. Von den im Meldeblatt einzeln aufgeführten Ursachen beim Fußgänger haben die folgenden drei auf diese Regelung Bezug:

1. Überschreiten der Fahrbahn, Gehen oder Stehen auf der Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten (im folgenden öfter auch als verkehrswidriges Überschreiten der Fahrbahn bezeichnet),
2. Nichtbenutzung des Fußgängerübergangs,
3. Spielende Kinder auf der Fahrbahn.

In den Kreis der Fußgänger sind auch die Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel einbezogen. Soweit sie, um diese Verkehrsmittel zu betreten oder zu verlassen, die Fahrbahn überschreiten müssen, unterliegen sie den Bestimmungen des § 37 StVO. Für sie gilt auch § 36 der Straßenverkehrsordnung. Die Verstöße gegen das darin ausgesprochene Verbot des Auf- und Abspringens erscheinen in dem Verzeichnis der bei Fußgänger liegenden Ursachen unter der Bezeichnung: Auf- und Abspringen auf bzw. von fahrenden Fahrzeugen. Dem Wortlaut nach ist dieser Ursachenbegriff allerdings über den Kreis der öffentlichen Verkehrsmittel hinausgezogen. In der praktischen Handhabung der Erhebung werden hier jedoch überwiegend nur solche Fälle erfaßt.

Zu diesen beiden den §§ 36 und 37 entsprechenden Ursachengruppen kommen als weitere Mitursachen noch Alkoholeinfluß sowie körperliche oder gesundheitliche Behinderung beim Fußgänger in Betracht.

Die der Masse der Fälle nach wichtigste, im Verhalten der Fußgänger liegende Ursache, stellt das unvorsichtige Überschreiten der Fahrbahn dar. Im ganzen sind 5891 Feststellungen dieser Art, das sind 76 vH aller Fälle, gezählt worden. In weiteren 613 Fällen waren auf der Fahrbahn spielende Kinder die Ursache von Verkehrsunfällen. Zusammen mit den Fällen, in denen die Unfallursache in der Nichtbenutzung eines Fußgängerübergangs gesehen worden ist — eine Feststellung, die vielfach gleichzeitig neben der primären Feststellung des unvorsichtigen Überschreitens der Fahrbahn angeschrieben wird — ergibt sich damit die Summe von 6609 Feststellungen eines unvorsichtigen Verhaltens auf der Fahrbahn, d. h. also auf dem für den Fahrverkehr bestimmten Teil der Straße. Im Vergleich dazu ist die Zahl von 247 Fällen, in denen durch Auf- und Abspringen von fahrenden Fahrzeugen ein Straßenverkehrsunfall verursacht worden ist, verhältnismäßig gering. Etwas häufiger hat Alkoholeinfluß beim Fußgänger zu Unfällen geführt. Im ganzen sind hier 437 Fälle dieser Art gezählt worden. Wie die weiteren Einzelheiten der nachstehenden Tabelle erkennen lassen, haben die von den Polizeibeamten bei Fußgängern festgestellten unmittelbaren Ursachen überwiegend zu Unfällen mit Getöteten und Verletzten und nur in ganz geringem Umfang zu Unfällen mit nur Sachschaden geführt.

## Die bei Fußgängern festgestellten Unfallursachen 1953

Bezeichnung	Bei Unfällen mit Ge- töteten	Bei Unfällen mit Ver- letzten	Bei Unfällen nur mit Sach- schaden	Bei Unfällen ins- gesamt	vH
	Anzahl der Feststellungen				
§ 37 StVO:					
Unvorsichtiges Überschreiten der Fahrbahn .....	328	5 202	361	5 891	75,6
Nichtbenutzung des Fußgänger- überganges .....	5	88	12	105	1,3
Spielende Kinder .....	21	567	25	613	7,9
zusammen ...	354	5 857	398	6 609	84,8
§ 36 StVO:					
Auf- und Abspringen auf bzw. von fahrenden Fahrzeugen .	15	224	8	247	3,2
Alkoholeinfluß .....	41	365	31	437	5,6
Körperl. oder gesundheitl. Be- hinderung .....	16	172	15	203	2,6
Sonstige Ursachen .....	27	237	31	295	3,8
Insgesamt ...	453	6 855	483	7 791	100

Unmittelbare Unfallursachen bei Fußgängern wurden überwiegend bei Unfällen festgestellt, die sich in geschlossener Ortslage ereignet haben.

Von Bedeutung ist die Tatsache, daß rund zwei Fünftel der hier ermittelten Ursachen bei Kindern unter 14 Jahren liegen. Dabei handelt es sich wie bei der Gesamtmasse vorwiegend um Fälle des unvorsichtigen, unvorschriftsmäßigen Überschreitens der Fahrbahn. Auf die Altersklasse von unter 14 Jahren, die an der gesamten Bevölkerung einen Anteil von rund 21 vH hat, kommen allein 37 vH aller Fälle von vorschriftswidrigem Überschreiten der Fahrbahn. Diese Ursache kommt also bei Kindern viel häufiger vor, als es deren Anteil an der Gesamtbevölkerung entsprechen würde.

## Unfallursachen beim Fußgänger 1953 nach Altersgruppen der Fußgänger

Bezeichnung	Unter 14 Jahren	Über 14 Jahren	Insgesamt
<b>§ 37 StVO:</b>			
Unvorsichtiges Überschreiten der Fahrbahn .....	2 204	3 687	5 891
Nichtbenutzung des Fußgängerüberganges .....	16	89	105
Spielende Kinder auf der Fahrbahn ...	613	—	613
darunter unter 6 Jahren ...	383	—	383
<b>§ 36 StVO:</b>			
Auf- und Abspringen von fahrenden Fahrzeugen .....	57	190	247
Alkoholeinfluß .....	22	415	437
Körperl. oder gesundheitl. Behinderung ..	15	188	203
Sonstige Ursachen .....	77	218	295
<b>Zusammen ...</b>	<b>3 004</b>	<b>4 787</b>	<b>7 791</b>

Im Einzelnen fallen noch 22 Feststellungen von Alkoholeinfluß bei Kindern auf. Diese Fälle, die sich in Landgemeinden ereignet haben, sind nach den ausdrücklichen Bestätigungen durch die Polizeidienststellen auf den Genuß von Most zurückzuführen.

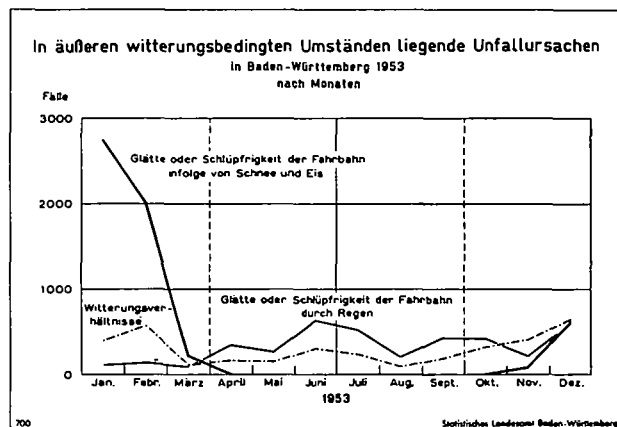
## In äußeren Umständen liegende Unfallursachen

Neben den zahlreichen Verhaltensfehlern der am Verkehr als Fahrzeugführer oder Fußgänger teilnehmenden Personen tragen oft auch äußere Umstände zur Entstehung von Straßenverkehrsunfällen bei, die vielfach als zweite Ursachen aufgeführt werden. Solche Umstände können, wie schon erwähnt, in den Straßenverhältnissen, der Beschaffenheit der Fahrbahn und Mängel der Straße sowie in den Witterungsverhältnissen gegeben sein. Dazu sind weiter noch Hindernisse auf der Fahrbahn und andere ähnliche Einflüsse zu rechnen. Die einzelnen Ursachen sind im Statistischen Meldeblatt zu drei Gruppen zusammengefaßt. Die wesentlichen Ergebnisse dieses Abschnitts liegen jedoch nicht in den Summen dieser Gruppen, sondern in den Einzelheiten, so daß die Ergebnisse in vollem Umfang in der nachfolgenden Tabelle wieder gegeben werden sollen.

## In Straßenverhältnissen, Witterungseinflüssen und anderen Einflüssen liegende Unfallursachen 1953

Art des Umstandes	Äußere Umstände bei Unfällen		
	in geschlossener Ortslage	in nicht-geschlossener Ortslage	zusammen
<b>Straßenverhältnisse</b>			
Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn			
a) durch Regen .....	2 939	1 072	4 011
b) durch Schnee oder Eis ..	3 281	2 363	5 644
Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn durch ausgeflossenes Öl, Dung usw. ....	488	150	638
Schlechter Zustand der Straßenoberfläche .....	460	416	876
Wechsel der Fahrbahndecke ...	101	46	147
Enge und Unübersichtlichkeit (auch an Straßenkreuzungen)			
a) ständiger Zustand .....	2 000	843	2 843
b) Zustand durch Bauarbeiten erzeugt .....	513	168	681
Unzureichende Beschilderung der Straße .....	64	39	103
Unzureichende Beleuchtung der Straße u. der Verkehrszeichen ..	64	24	88
Sonstige Mängel der Straße ....	270	214	484
<b>Gesamtzahl der Feststellungen</b>	<b>10 180</b>	<b>5 335</b>	<b>15 515</b>
<b>Witterungseinflüsse</b>			
Nebel .....	653	960	1 613
Starker Regen, Hagelschauer, Schneegestöber usw. ....	1 123	629	1 752
Sonstige Witterungseinflüsse ...	265	153	418
<b>Gesamtzahl der Feststellungen</b>	<b>2 041</b>	<b>1 742</b>	<b>3 783</b>
<b>Andere Einflüsse</b>			
Tiere auf der Fahrbahn .....	846	440	1 286
Sonstige Hindernisse auf der Fahrbahn .....	276	187	463
Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranken .....	17	4	21
Mangelhafte Beschaffenheit der f. schlengeleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen .....	6	3	9
Sonstige Einflüsse .....	420	258	678
<b>Gesamtzahl der Feststellungen</b>	<b>1 565</b>	<b>892</b>	<b>2 457</b>

Allgemeines Interesse beansprucht vor allem die Angabe über die in den Straßenverhältnissen und die bei der Witterung liegenden Ursachen. Der Masse nach sind hier zunächst 9655 Feststellungen von Glätte und Schlüpfrigkeit der Fahrbahn infolge von



Regen, Schnee oder Eis zu benennen. Feststellungen schlechten Zustands der Straßenoberfläche — die nach den starken Frost- und Witterungsschäden im Frühjahr 1953 in größerem Umfang zu erwarten waren — erfolgten dagegen nur in 876 Fällen. Verhältnismäßig häufig waren die Angaben über Enge und Unübersichtlichkeit der Straße. Auftreten von Nebel, starkem Regen, Schneegestöber oder auch Hagelschauern, die nicht selten, wie schon erwähnt, zu Glätte der Fahrbahn führen, können dadurch zur Unfallursache werden, daß sie die Sicht auf die Straße sehr behindern. Dichter Nebel auf verkehrsreichen Straßen hat nicht selten ganze Unfallserien zur Folge gehabt. Im ganzen sind 3783 Fälle der Einwirkung der Witterung ermittelt worden. Außer den übrigen hier aufgeführten Ursachen sind noch Tiere und andere Hindernisse auf der Fahrbahn zu nennen.

Das in der Tabelle gegebene statistische Bild dieser äußeren Umstände ist sehr stark durch jahreszeitliche Einflüsse (Schnee, Eis oder Nebel) sowie durch die wechselnde Witterung bestimmt.

## 9. Gefährdung und Ursachenanteil von Kraftfahrzeugen, Radfahrern und Fußgängern bei Straßenverkehrsunfällen

In der Einführung zu diesem Band ist ausgeführt worden, daß es sich bei der Straßenverkehrsunfallstatistik zunächst um verschiedene Zählungen handelt, um eine Zählung der Unfälle selbst, um die Zählung der bei Unfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer, um die Zählung von Unfallursachen, die von den Polizeibeamten bei der Aufnahme von Verkehrsunfällen festgestellt worden sind, und schließlich um eine Zählung der bei den Unfällen getöteten und verletzten Personen. Der Inhalt des vorangegangenen Abschnitts bestand im wesentlichen in den Ergebnissen dieser Teilzählungen. Gegenüber den früheren Darstellungen der Straßenverkehrsunfallstatistik kamen hier zum ersten Male umfangreichere Merkmalskombinationen zur Anwendung. Auch sind die Ergebnisse dieser einzelnen Zählungen in den vergleichbaren Gliederungen einander gegenübergestellt worden. Bei diesen Gliederungen handelt es sich hauptsächlich um die Merkmalsreihe der Arten der Verkehrsbeteiligung, die nun, wie oben auch schon einmal ausgeführt worden ist, infolge der Anlage des Meldeblatts bei der Zählung der Verkehrsteilnehmer, der Ursachen, der Getöteten und Verletzten nicht übereinstimmt, so daß also leider nur ganz grobe Zusammenfassungen angewandt werden konnten. Eine Zuordnung des Zählbegriffs Verkehrsteilnehmer oder des Zählbegriffs Unfallursache im Sinne eines Merkmals bei der Ausgliederung der Straßenverkehrsunfälle, von der oben gesprochen wurde, ist bisher nicht erfolgt. Es ist nicht von der Hand zu weisen, daß hier noch Möglichkeiten der Auswertung der Straßenverkehrsunfallstatistik liegen, die einiger Aufmerksamkeit bedürfen, und zwar drängt sich der Gedanke auf, etwa die folgenden statistischen Teilmassen auszugliedern und untereinander in Verbindung zu setzen:

A. Unfälle, an denen ein	B. Unfälle, bei denen eine Ursache bei einem
Krafttrad	Krafttrad
Personenkraftwagen	Personenkraftwagen
Lastkraftwagen	Lastkraftwagen
Fahrrad	Fahrrad
Fußgänger	Fußgänger
beteiligt war.	festgestellt wurde.

Dabei gehen die unter B enthaltenen Angaben jeweils durch Ausgliederung aus den Teilmassen des Abschnitts A hervor.

Der Anteil der Unfälle, die von den einzelnen Arten von Verkehrsteilnehmern verursacht worden sind, an der Gesamtzahl der Unfälle dieser Verkehrsteilnehmer oder aber auch an der Summe aller Unfälle wäre zweifellos von Interesse, sofern sich hier stärkere Unterschiede ergeben. Weitere Möglichkeiten einer Untersuchung bieten sich, wenn die nach diesem Plan ausgezählten Unfallkategorien nach der Zahl der Verkehrsteilnehmer oder nach der Verursachung an Hand der gebräuchlichen Gliederung der Unfälle nach den Unfallfolgen oder den Unfallarten weiter betrachtet werden.

Technisch gesehen sind diese hier vorzunehmenden Auszählungen mit vielfachen Schwierigkeiten verbunden. Sie erfordern auch eine sehr strenge und eingehende Überprüfung der Angaben in den Statistischen Meldeblättern, da sich Fehler und Ungenauigkeiten, die bei den Gesamtauszählungen durch die größere Masse einen Ausgleich finden, hier störend auswirken können. — Ein Teil der hier durchgeführten Tabellierungen hatte zunächst auch den Zweck, Einblick in die Beschaffenheit des Materials hinsichtlich der von den Polizeidienststellen getroffenen Einord-

nung dieser Verkehrsteilnehmer und auch der Ursachen zu vermitteln. Die gewonnenen Ergebnisse können jedoch einige interessante Aufschlüsse über die Gefährdung der einzelnen Verkehrsteilnehmerkategorien im Verkehr wie auch über den Anteil der auf sie entfallenden Ursachen geben, so daß sie im folgenden kurz dargestellt werden sollen.

Ein Überblick über die hier möglichen Teilmassen sei zunächst an dem Beispiel der Kraftradunfälle gegeben. An Straßenverkehrsunfällen waren, geschlossene und nichtgeschlossene Ortslage zusammengekommen, 28774 Krafträder und 2130 Kraftrroller, insgesamt also 30904 Fahrzeuge dieser Art, beteiligt. Diese Summe entsprach einer statistischen Masse von 28216 Verkehrsunfällen. Sie sind am besten zu bezeichnen als Unfälle, an denen Krafträder (einschließlich Kraftrroller) beteiligt waren. Die Masse dieser Unfälle ist danach bestimmt und ausgezählt, daß mindestens einer der beteiligten Verkehrsteilnehmer ein Kraftrad ist. Da es auch Unfälle zwischen zwei, manchmal auch mehr Krafträdern geben kann, ist die Summe dieser Kraftradunfälle kleiner als die Summe der überhaupt an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Krafträder. Bezieht man diese so gewonnene Zahl auf die Gesamtsumme aller Unfälle, so kann man sagen, daß fast an jedem zweiten bis dritten Verkehrsunfall ein Kraftrad beteiligt war. Unter 100 Unfällen überhaupt waren rund 40 Kraftradunfälle, d. h. solche, an denen Krafträder — eines oder mehrere — beteiligt waren.

Durch entsprechende Auszählung dieser Teilmasse an Hand der Merkmale des Abschnitts F des Meldeblatts läßt sich nun weiter auch die Frage beantworten, bei wie vielen dieser Unfälle vorläufige Feststellungen von Unfallursachen die beteiligten Krafträder selbst betrafen. Im ganzen ergibt sich hier eine Zahl von 17458 Kraftradunfällen, bei denen also Unfallursachen beim Kraftrad oder seinem Führer festgestellt worden waren. In manchen dieser Fälle waren gleichzeitig auch bei den anderen an diesen Unfällen mitbeteiligten Verkehrsteilnehmern Unfallursachen gegeben. So lassen sich nun zwei Summen von Kraftradunfällen gegenüberstellen, nämlich 28216 Unfälle, an denen Krafträder beteiligt waren, und 17458 Unfälle, bei denen Ursachen bei den Krafträdern festgestellt worden sind. Auf 100 Kraftradunfälle überhaupt kamen danach 62 Unfälle, bei denen auch die Unfallursache nach den vorläufigen polizeilichen Feststellungen bei den Krafträdern lag.

Bezieht man wiederum die Zahl von 17458 Unfällen auf die Gesamtsumme, so ergibt sich ein Anteil von rund 25 vH. Anders ausgedrückt kann man sagen, daß an 25 vH aller Verkehrsunfälle überhaupt Unfallursachen bei einem Kraftrad lagen.

Dieses Verfahren, die Unfälle mit Kraftfahrzeugen und — was im Rahmen einer Betrachtung der Verkehrsunfälle ebenfalls wichtig ist — der Radfahrer und Fußgänger einmal nach der Art des Verkehrsteilnehmers, zum andern aber auch nach dem Anteil der Ursachen auszuzählen, ist nicht einheitlich für das ganze statistische Material der Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1953 durchgeführt worden. Die Gründe dafür sind, daß sich die hier anzuwendenden Gliederungen in den Abschnitten des Meldeblatts über die Verkehrsteilnehmer und die Unfallursachen nicht vollständig

decken. Bei Personenkraftwagen und Lastkraftwagen gilt vor allem, daß die unter den Besatzungsfahrzeugen aufgeführten Verkehrsteilnehmer im Abschnitt über die Unfallursachen nicht mehr gesondert erscheinen. Die oben bei den Kraftradunfällen dargestellte Beziehung zwischen Verkehrsteilnehmer und Unfallursache läßt sich für die in Frage kommenden Fahrzeugkategorien wie Personenkraftwagen und Lastkraftwagen infolgedessen nicht ohne weiteres anwenden.

Der nachfolgende Gesamtüberblick über die Unfälle, an denen Kraftfahrzeuge, Radfahrer oder Fußgänger beteiligt waren, muß daher zunächst auf die Unfälle, die nach dem Hauptmerkmal der beteiligten Verkehrsteilnehmer ausgegliedert worden sind, beschränkt bleiben. Für diese Darstellung wird die bereits häufig verwendete Gliederung in Unfälle mit getöteten, schwer- und leichtverletzten Personen und Unfälle mit nur Sachschaden über bzw. unter 200 DM verwendet. Die hier ermittelten Zahlen werden mit Rücksicht auf die Verschiedenheiten für geschlossene und nichtgeschlossene Ortslage getrennt dargeboten.

Für das Verständnis der Tabelle ist es wichtig, nochmals daran zu erinnern, daß ein einzelner Unfall in der angegebenen Gliederung mehrmals auftreten kann, als Kraftradunfall z. B. ebenso wie als Unfall eines Personenkraftwagens, je nachdem von welchem der beteiligten Verkehrsteilnehmer bei der Auszählung ausgegangen wird. Das bedeutet praktisch, daß in der Tabelle keine Quersummen gebildet werden können. In etwas abgewandelter Weise kommen in den Summen der einzelnen Spalten der Tabelle die Gewichte zum Ausdruck, nach denen die jeweils herausgegriffene Art von Verkehrsteilnehmern an Straßenverkehrsunfällen beteiligt ist. Infolgedessen ist auch die Gruppe der Verkehrsunfälle von Personenkraftwagen die stärkste. Ihr folgen die Kraftradunfälle und danach mit Abstand die Lastkraftwagenunfälle. Die hier gewonnene Feststellung läßt sich am besten durch Beziehung zu den Gesamtzahlen der Unfälle ausdrücken. Unter 100 Straßenverkehrsunfällen in geschlossener Ortslage waren allein 50 Unfälle, an denen Personenkraftwagen, 40 Unfälle, an denen Krafträder, 24 Unfälle, an denen Lastkraftwagen, 22 Unfälle, an denen Radfahrer, und 16 Unfälle, an denen Fußgänger beteiligt waren. Jeder zweite Straßenverkehrsunfall war also ein Unfall mit Personenkraftwagen. Ebenso war an jedem zweiten bis dritten Unfall ein Kraftrad, an jedem vierten Unfall ein Lastkraftwagen, an jedem fünften Unfall ein Radfahrer und an jedem sechsten Unfall ein Fußgänger beteiligt.

Ein ähnliches Bild ergibt sich für die nichtgeschlossene Ortslage. Allerdings treten hier die Fußgängerunfälle und die Radfahrerunfälle etwas zurück und umgekehrt die Lastkraftwagenunfälle stärker hervor. An jedem dritten bis vierten Unfall ist in nichtgeschlossener Ortslage ein Lastkraftwagen, dagegen nur an jedem siebten Unfall ein Radfahrer und erst an jedem zwölften Unfall ein Fußgänger beteiligt.

Das eigentliche Ergebnis dieser Auszählung liegt in den nach Schadensgruppen gegliederten Unfallzahlen. Zwischen den nach den fünf Arten von Verkehrsteilnehmern gebildeten und sich teilweise überdeckenden Unfallmassen bestehen hinsichtlich dieser Gliede-

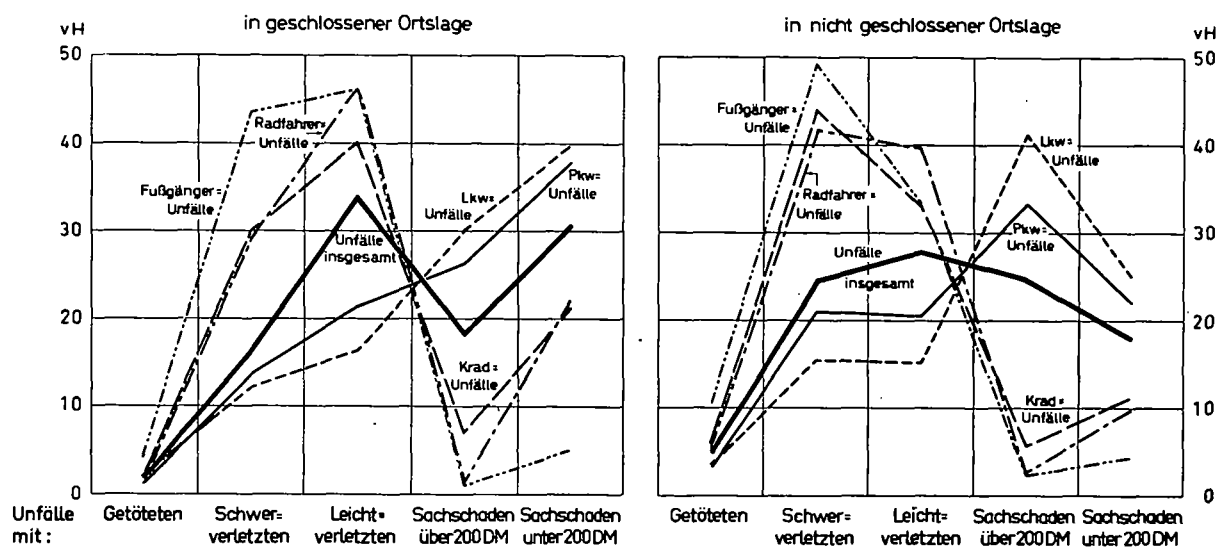
### Verkehrsunfälle von Krafträdern, Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Radfahrern und Fußgängern in Baden-Württemberg 1953

Bezeichnung der Unfälle	Unfälle ins- gesamt	Unfälle, an denen beteiligt waren					Unfälle ins- gesamt	Unfälle, an denen beteiligt waren				
		Kraft- räder	Personen- kraft- wagen	Last- kraft- wagen	Rad- fahrer	Fuß- gänger		Kraft- räder	Personen- kraft- wagen	Last- kraft- wagen	Rad- fahrer	Fuß- gänger
		Geschlossene Ortslage						Nichtgeschlossene Ortslage				
Grundzahlen												
Unfälle mit												
Getöteten .....	865	431	252	218	186	350	858	454	283	193	146	154
Schwerverletzten .....	8 198	6 205	3 465	1 507	3 201	3 574	4 602	3 300	1 856	891	1 087	743
Leichtverletzten .....	17 344	8 372	5 450	2 025	5 124	3 820	5 237	2 449	1 786	867	1 031	509
Sachschaden über 200 DM .....	9 137	1 406	6 679	3 753	106	69	4 677	410	2 934	2 394	70	40
„ unter 200 DM .....	15 022	4 364	9 031	4 908	2 428	420	3 400	825	1 938	1 432	259	73
zusammen	51 166	20 778	25 477	12 411	11 045	8 233	18 774	7 438	8 797	5 777	2 593	1 519
In vH der jeweiligen Gesamtsumme												
Unfälle mit												
Getöteten .....	100	49,8	29,1	25,2	21,5	40,5	100	52,9	33,0	22,5	17,0	17,9
Schwerverletzten .....	100	75,7	42,3	18,4	39,0	43,6	100	71,7	40,3	19,4	23,6	16,1
Leichtverletzten .....	100	48,3	31,4	11,7	29,5	22,0	100	46,8	34,1	16,6	19,7	9,7
Sachschaden über 200 DM .....	100	15,4	73,1	41,1	1,2	0,8	100	8,8	62,7	51,2	1,5	0,9
„ unter 200 DM .....	100	27,9	61,7	31,4	15,5	2,7	100	24,3	57,0	42,1	7,6	2,1
zusammen	100	40,6	49,8	24,3	21,6	16,1	100	39,6	46,9	30,8	13,8	8,1
Verteilung der Unfälle auf die Schadensgruppen in vH												
Unfälle mit												
Getöteten .....	1,7	2,1	1,0	1,8	1,7	4,3	4,6	6,1	3,2	3,4	5,6	10,2
Schwerverletzten .....	16,0	29,8	13,6	12,1	29,0	43,4	24,5	44,4	21,1	15,4	41,9	48,9
Leichtverletzten .....	33,9	40,3	21,4	16,3	46,4	46,4	27,9	32,9	20,3	15,0	39,8	33,5
Sachschaden über 200 DM .....	17,9	6,8	26,2	30,2	0,9	0,8	24,9	5,5	33,4	41,4	2,7	2,6
„ unter 200 DM .....	30,5	21,0	37,8	39,6	22,0	5,1	18,1	11,1	22,0	24,8	10,0	4,8
zusammen	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

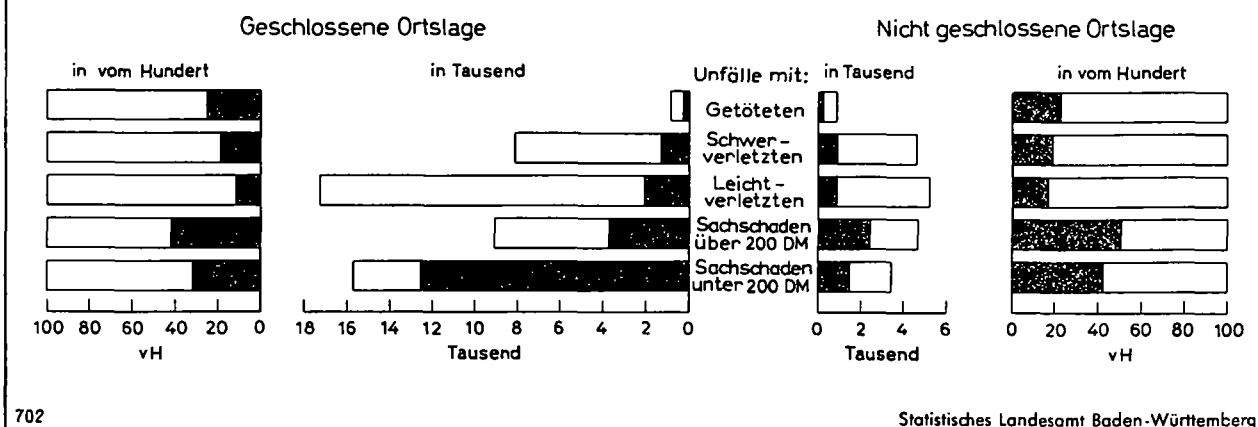
rung bemerkenswerte Unterschiede. Die Unfälle der Fußgänger, Radfahrer und Krafträder sind in der Schadensgruppe mit Getöteten, Schwer- und Leichtverletzten relativ häufiger als in der Gruppe mit nur Sachschaden. Über 94 vH aller Fußgängerunfälle in geschlossener und 93 vH dieser Unfälle in nichtgeschlossener Ortslage gehörten den Schadensgruppen mit Getöteten und Verletzten an. Umgekehrt sind bei Verkehrsunfällen mit Personenkraftwagen bzw. Lastkraftwagen Unfälle mit nur Sachschaden relativ häufiger als Unfälle mit Personenschaden.

Zum besseren Verständnis ist die prozentuale Verteilung dieser verschiedenen Teilmassen von Verkehrsunfällen nach den fünf Schadensgruppen sowohl für geschlossene als auch nichtgeschlossene Ortslage graphisch dargestellt worden. In der Gegenüberstellung mit der Verteilung, die sich für die Summe aller Unfälle ergibt, heben sich in den beiden Bildern zwei Gruppen deutlich gegeneinander ab. Bei beiden Ortslagen liegt das Schwergewicht der Straßenverkehrsunfälle mit Fußgängern, Radfahrern und Krafträdern stets bei der Gruppe mit Getöteten, Schwerverletzten

**Straßenverkehrsunfälle von Krafträdern, Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Radfahrern und Fußgängern  
in der Verteilung nach Schadensgruppen  
in Baden - Württemberg 1953**



## Straßenverkehrsunfälle, an denen Lastkraftwagen beteiligt waren, in Baden-Württemberg 1953



und Leichtverletzten. Bei den Unfällen der Personenkraftwagen und Lastkraftwagen dagegen umgekehrt ebenso eindeutig bei der Gruppe der Unfälle mit nur Sachschaden über und unter 200 DM. Zwischen den Fußgänger-, Radfahrer- und Kraftradunfällen bestehen dann noch Unterschiede, die sehr anschaulich den Grad der Unfallgefährdung dieser Verkehrsteilnehmergruppen kennzeichnen. Der höchste Grad der Gefährdung besteht, was auch nicht anders erwartet werden kann, bei den Fußgängern, bei denen der Anteil der Unfälle mit Getöteten höher liegt als bei den anderen Gruppen. Ihnen folgen die Kraftradfahrer an zweiter Stelle. Die Radfahrer erscheinen hier mit einem relativ hohen Anteil unter den Unfällen mit Leichtverletzten. Den niedersten Anteil unter den Unfällen mit Getöteten haben die Personenkraftwagen, die jedoch unter der Gruppe der Unfälle mit Schwerverletzten stärker vertreten sind als die Lastkraftwagen. Unter den Unfällen mit nur Sachschaden über 200 DM übertrifft der Anteil der Lastkraftwagen den der Personenkraftwagen um ein beträchtliches.

Der zweite Schritt der Untersuchung der oben am Beispiel der Kraftradunfälle kurz erläutert worden ist, läßt sich im Rahmen dieser Darstellung im Augenblick außerdem nur noch für die Gruppe der Lastkraftwagenunfälle und der Fußgängerunfälle ausführen. Entsprechende Auszählungen für Unfälle mit Personenkraftwagen und Radfahrerunfälle sind mit Rücksicht auf die damit verbundenen großen Schwierigkeiten zurückgestellt worden. Auch hier ist es zweckmäßig, die Ergebnisse zunächst einmal in einer Übersichtstabelle zusammenzufassen. Für Kraftrad-, Lastkraftwagen- und Fußgängerunfälle wurden dabei wieder getrennt nach geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage die Zahlen in der Gliederung nach den Unfallfolgen dargestellt. Dabei erscheinen nochmals die nach dem Vorkommen der angegebenen drei Gruppen von Verkehrsteilnehmern ausgezählten Gesamtzahlen, wie sie in der vorangegangenen Tabelle enthalten sind. Bei Lastkraftwagenunfällen besteht allerdings insofern eine Abweichung, als hier Unfälle zwischen Lastkraftwagen und Fahrzeugen der Besatzungsmacht ausgelassen worden sind. Die Zahlen der Lastkraft-

wagenunfälle sind deshalb in der nachstehenden Tabelle etwas niedriger. Diesen Gesamtzahlen werden die statistischen Massen der Unfälle gegenübergestellt, die danach bestimmt sind, daß hier bei den von Unfällen betroffenen Lastkraftwagen, Krafträdern und Fußgängern jeweils auch nach den vorläufigen polizeilichen Ermittlungen unmittelbare Unfallursachen festgestellt worden sind. Äußere Umstände, die sich bei den Verkehrsteilnehmern, nach denen die Hauptmasse ausgezählt worden ist, ausgewirkt haben, sind hierbei nicht berücksichtigt.

Wie die Übersicht zeigt, lagen von insgesamt 20778 Kraftradunfällen in geschlossener Ortslage in 12305 Fällen unmittelbare Unfallursachen bei den beteiligten Krafträdern selbst, das sind rund 59 vH. In nichtgeschlossener Ortslage ergab sich ein etwas höherer Anteil dieser Gruppe, und zwar von 69 vH.

Unter 100 Lastkraftwagenunfällen sind im ganzen 69, bei denen unmittelbare Unfallursachen beim Lastkraftwagen festgestellt werden konnten. Zwischen geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage ergab sich hier kein Unterschied.

Bei Fußgängerunfällen zeigt sich ein etwas anderes Bild. Unter 100 Unfällen in geschlossener Ortslage, an denen Fußgänger beteiligt waren, waren 75, bei denen sich Feststellungen von unmittelbaren Ursachen bei den beteiligten Fußgängern ergeben. In nichtgeschlossener Ortslage belief sich diese Zahl nur auf 60. Auch für Kraftradunfälle ergeben sich Besonderheiten.

Die hier genannten Zahlen sind geeignet, den hin und wieder bei den öffentlichen Erörterungen der Verkehrsprobleme auftretenden groben Vorstellungen entgegeng gehalten zu werden, es seien nämlich bestimmte Kategorien von Verkehrsteilnehmern, etwa die raumbeanspruchenden Verkehrsmittel oder zu ungeschicktem Verhalten neigende Verkehrsteilnehmer, in besonderem Maße an der Häufigkeit der Verkehrsunfälle schuld. In der Ursachenstatistik, die noch lange Zeit der schwierigste Teil der Straßenverkehrsunfallstatistik bleiben wird, kommen schließlich die Wirkungen der verschiedenartigsten Momente zum Ausdruck, wie äußere Verhältnisse, schlechte Straßen, Witterungseinflüsse, hohe Verkehrsdichte sowie aber

## Der Ursachenanteil der Lastkraftwagen, der Krafträder und der Fußgänger bei Straßenverkehrsunfällen

Bezeichnung	Unfälle, an denen								
	Lastkraftwagen <sup>1)</sup>			Krafträder			Fußgänger		
	beteiligt waren								
	insgesamt	davon Unfälle, bei denen Ursachen beim Lastkraftwagen lagen	Anteil in vH	insgesamt	davon Unfälle, bei denen Ursachen beim Krafttrad lagen	Anteil in vH	insgesamt	davon Unfälle, bei denen Ursachen beim Fußgänger lagen	Anteil in vH
in geschlossener Ortslage									
Unfälle mit									
Getöteten .....	216	93	43,1	431	333	77,3	350	278	79,4
Schwerverletzten .....	1 478	761	51,5	6 205	3 950	63,7	3 574	2 816	78,8
Leichtverletzten .....	1 975	1 305	66,1	8 372	4 574	54,6	3 820	2 746	71,9
Sachschaden über 200 DM ..	3 484	2 508	72,0	1 406	902	64,2	69	51	73,9
Sachschaden unter 200 DM ..	4 490	3 318	73,7	4 364	2 546	58,3	420	304	72,4
zusammen	11 652	7 985	68,5	20 778	12 305	59,2	8 233	6 195	75,2
in nichtgeschlossener Ortslage									
Unfälle mit									
Getöteten .....	184	73	39,7	454	372	81,9	154	119	77,3
Schwerverletzten .....	842	429	51,0	3 300	2 478	75,1	743	457	61,5
Leichtverletzten .....	835	578	69,2	2 449	1 508	61,6	509	254	49,9
Sachschaden über 200 Dm ..	2 199	1 636	74,4	410	281	68,5	40	27	67,5
Sachschaden unter 200 DM ..	1 322	969	73,3	825	514	62,3	73	52	71,2
zusammen	5 382	3 685	68,5	7 438	5 153	69,3	1 519	909	59,8

1) Unfälle, an denen Lastkraftwagen (nach Abschnitt D des Meldeblattes), jedoch nicht auch gleichzeitig Fahrzeuge der Besatzungsmacht beteiligt waren.

auch mangelnde Anpassung an diese Gegebenheiten, also menschliches Versagen. Wollte man nur vom menschlichen Versagen ausgehen, so könnte man zunächst bei allen Gruppen von Unfällen, wie sie hier nach dem Merkmal der beteiligten Verkehrsteilnehmer ausgezählt worden sind oder noch ausgezählt werden könnten, erwarten, daß bei ungefähr der Hälfte der Unfälle auch eine Belastung durch die Feststellung von Ursachen gegeben sein kann. Man wird von diesem Gesichtspunkt aus vielleicht auch die in der Tabelle gewonnenen Zahlen des Anteils der mit Ursachen belasteten Unfallmassen an den jeweiligen Gesamtmassen betrachten können. Allerdings muß hier noch eine Besonderheit der statistischen Massen der Unfälle, die nach den Unfallursachen ausgezählt worden sind, berücksichtigt werden. Hier ist nämlich die Tatsache noch von Bedeutung, daß die vorliegenden polizeilichen Ermittlungen vielfach nicht nur eines, sondern mehrere der an einem Unfall beteiligten Verkehrsteilnehmer durch Feststellung von unmittelbaren Unfallursachen, d. h. also von Verhaltensfehlern, belastet werden. Das hat zur Folge, daß bei etwa gleicher Verteilung von Fällen fehlerhaften Verhaltens bei den einzelnen Verkehrsteilnehmern die normale Erwartung etwas höher liegen muß als bei nur 50 vH.

Abgesehen von den Fußgängerunfällen in geschlossener Ortslage geht der Anteil der mit Ursachen belasteten Unfälle nicht über 70 vH hinaus. Bei Krafttradunfällen in geschlossener Ortslage und bei Fußgängerunfällen in nichtgeschlossener Ortslage liegt dieser Anteil jedoch näher bei 50 vH. Bemerkenswert sind die Unterschiede, die sich zwischen geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage zeigen. Bei Krafttradunfällen wird sichtbar, daß in nichtgeschlossener Ortslage Verhaltensfehler, die zu Unfällen führen, doch eine größere Rolle spielen als im Verkehr innerhalb der geschlossenen Ortslage, wo offenbar eine bessere Anpassung an die Gegebenheiten des Verkehrs mit den hier möglichen Geschwindigkeiten stattfindet als auf den freien Strecken. Die hier angegebenen Zahlen des Ursachenanteils für die einzelnen Gruppen von Unfällen bedürfen zu ihrer endgültigen Sicherung noch weiterer eingehender Untersuchungen auch auf Grund des statistischen Materials der nächsten Jahre. Wenn dann dazu noch weitere Merkmale aus der Straßenverkehrsunfallstatistik herangezogen werden, lassen sich aus den Abweichungen gegenüber der Erwartung von 50 vH sicher noch weitere Erkenntnisse über die Straßenverkehrsunfälle gewinnen.



## B. Ergebnisse regionaler Untersuchungen

### Vorbemerkung

Ausgangspunkt für alle regionalen Untersuchungen sind Angaben des Statistischen Meldeblatts über den Unfallort, die es gestatten, die Straßenverkehrsunfälle gebietsweise (nach Kreisen und nach Gemeinden) oder auch nach einzelnen Straßen, und hier womöglich noch in der regionalen Verteilung, auszuzählen. Von den bei dem augenblicklichen Stand der Straßenverkehrsunfallstatistik gegebenen Möglichkeiten ist auch bei den Aufbereitungsarbeiten für das Jahr 1953 weitgehend Gebrauch gemacht worden. Dabei sind, ähnlich wie in den vorangegangenen Jahren, wieder die Hauptergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik nach Kreisen ausgezählt worden, die in einer ausführlichen Übersicht im Tabellenteil ausgewiesen werden. Zum erstenmal sind darüber hinaus noch Untersuchungen der Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen und auf den Bundesstraßen sowie auf den schienengleichen Wegübergängen durchgeführt worden. Die Möglichkeit zu verhältnismäßig exakten Untersuchungen ist vor allen Dingen bei den Bundesautobahnen gegeben, wo die Unfälle nach einzelnen Autobahnkilometern ausgezählt werden können, so daß sich die Unfallhäufungen im gesamten Streckenverlauf ziemlich zuverlässig verfolgen lassen. Fehlende Kilometerbezeichnungen der Unfallstelle ließen sich leicht durch Rückfragen bei den Polizeidienststellen noch ergänzen und vervollständigen. Nicht so günstig liegen die Voraussetzungen bei den Bundesstraßen, bei denen jedoch allein schon auf Grund der Tatsache, daß auf sie ein Drittel aller Straßenverkehrsunfälle in Baden-Würt-

temberg entfällt, entsprechende Untersuchungen notwendig sind. Bei den Bundesstraßen liegt zur Zeit noch keine brauchbare Kilometereinteilung vor, die als Grundlage einer Erhebung der Unfälle nach einzelnen Kilometern dienen könnte. Die Verkehrsunfälle können deshalb also nur, unterschieden nach geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage, summenweise nach Gemeinden dargestellt werden. Das gleiche gilt für die Verkehrsunfälle auf schienengleichen Wegübergängen, die sich nach den Angaben des Meldeblatts ebenfalls nur gemeindeweise auszählen lassen.

Bei der kilometerweisen Auszählung der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen lassen sich ohne Schwierigkeiten für kurze Abschnitte Zahlen über die Unfalldichte je Kilometer errechnen. Ebenso sind hier exakte Gegenüberstellungen der Unfallzahlen mit den Zahlen über die Verkehrsstärken innerhalb der verhältnismäßig kurzen Zählabschnitte der letzten Verkehrszählung und damit Untersuchungen über den Zusammenhang der Unfälle mit der Verkehrsdichte möglich. Bei den Bundesstraßen kann noch nicht so weit gegangen werden. Hier sind die ersten Bemühungen um die Erforschung der Unfälle und ihres Zusammenhangs mit der Verkehrsdichte und den Besonderheiten der Straße auf eine erste grobe Übersicht über die Unfallhäufungen einzelner Strecken gerichtet worden. Die Mängel einer gemeindeweisen Darstellung anstatt der viel besseren kilometerweisen Aufbereitung müssen dabei noch in Kauf genommen werden.

### 1. Die Verkehrsunfälle auf den Bundesstraßen

Auf die Bundesstraßen Baden-Württembergs entfällt, geschlossene und nichtgeschlossene Ortslage zusammengekommen, ein Drittel aller im ganzen Lande gezählten Straßenverkehrsunfälle. Bei der Bedeutung der Bundesstraßen für den Verkehr innerhalb des Landes und für den Fernverkehr, zum Teil auch für den internationalen Verkehr (Europastraßen), erscheint es geboten, den hier so zahlreich festgestellten Verkehrsunfällen besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Bei der Aufbereitung und Auswertung der Straßenverkehrsunfallstatistik für das Jahr 1953 ist dies zunächst darin geschehen, daß für sämtliche durch Baden-Württemberg führende Strecken von Bundesstraßen die Gesamtsummen der Verkehrsunfälle und der dabei getöteten und verletzten Personen getrennt nach geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage festgestellt worden sind. Auf diese Weise lassen sich durch Berechnung der durchschnittlichen Unfalldichte je Kilometer grobe Vergleiche zwischen den einzelnen Bundesstraßen durchführen, die eine gewisse Kenntnis von der Unfallhäufigkeit auf den einzelnen Bundesstraßen vermitteln. Die entsprechenden Zahlen sind in einer Übersicht des Tabellenteils wiedergegeben.

Ein weiterer Schritt war die Feststellung der Unfallzahlen für die von den einzelnen Bundesstraßen berührten Gemeinden, auch hier wieder unterschieden nach den Bereichen der geschlossenen Ortslage, die

ungefähr den Ortsdurchfahrten entsprechen, und den nicht durch die bebauten Gebiete der Gemeinden führenden freien Strecken der nichtgeschlossenen Ortslage. Je länger diese freien Strecken sind, desto mehr Unfälle können sich für die einzelnen Gemeinden ergeben. So kommt es, daß die gemeindeweisen Unfallzahlen in nichtgeschlossener Ortslage in der Einzelbetrachtung noch kein Bild von der Verteilung der Unfälle im Streckenverlauf geben können. Bei einer kartographischen Darstellung der Unfälle wirkt es sich zweifellos infolgedessen als Mangel aus, wenn die Abstände zwischen den Gemeinden — wie dies ja bei Übersichtskarten kaum zu vermeiden ist — nicht weit genug gezeichnet werden können. Dagegen finden die Ortsdurchfahrten auf Grund dieser Gemeindezahlen eine durchaus brauchbare Darstellung. Da, wie weiter oben ausgeführt, zur Zeit eine Erfassung der Unfälle auf den freien Strecken nach Kilometern nicht möglich ist, bleibt eine Darstellung zunächst auf das beschriebene Verfahren angewiesen, das auch bei der hier beigefügten Karte angewendet worden ist. In einem ersten Eindruck werden sich hier ohne Schwierigkeiten gewisse Grundzüge der Verteilung der Unfälle innerhalb des Netzes der Bundesstraßen feststellen lassen. Für eine etwas eingehendere Betrachtung und Auswertung sind ebenfalls im Tabellenteil die nach Gemeinden ermittelten Unfallzahlen zusammengestellt.

Von der Gesamtlänge der Bundesstraßen, die für das Bundesgebiet mit 24 133 km<sup>1)</sup> angegeben ist, entfallen auf das Land Baden-Württemberg 3549 km oder 14,7 vH. Demgegenüber ist Baden-Württemberg an den 155 188 Straßenverkehrsunfällen, die im Jahr 1953 im Bundesgebiet auf Bundesstraßen gezählt worden sind, mit 24 024 Unfällen oder 15,5 vH beteiligt. Auf 100 km Bundesstraße berechnet kamen demnach im Jahre 1953 im Durchschnitt für das Bundesgebiet 643 Straßenverkehrsunfälle. Über diesem Durchschnitt liegen die Stadtstaaten Hamburg (4016) und Bremen (3153), Nordrhein-Westfalen (1055) und schließlich Baden-Württemberg (677).

Bei Verkehrsunfällen auf den Bundesstraßen sind in Baden-Württemberg 706 Personen getötet, 6987 Personen schwer und 9383 Personen leicht verletzt worden. Auf 1000 Unfälle kamen danach 29 Getötete, 291 Schwer- und 391 Leichtverletzte, das sind mehr, als es dem Gesamtdurchschnitt aller Unfälle entspricht. Es zeigt sich daran, daß die Unfälle auf Bundesstraßen im allgemeinen etwas schwerer verlaufen sind als auf den übrigen Straßen, von den Bundesautobahnen abgesehen.

Einen ersten Überblick über die regionale Verteilung der Unfallhäufungen auf Bundesstraßen bieten die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Summen der Unfälle, der getöteten und der verletzten Personen nach Regierungsbezirken, unter denen vor allen Dingen Nordwürttemberg besonders hervortritt. Eine verhältnismäßig hohe Summe von Unfällen auf Bundesstraßen ergab sich auch für den Regierungsbezirk Südbaden, der den größten Anteil an der Gesamtlänge der Bundesstraßen des Landes aufweist. Am höchsten war die Zahl der bei Verkehrsunfällen auf Bundesstraßen getöteten Personen mit 245 Fällen im Regierungsbezirk Südbaden.

#### Verkehrsunfälle, Getötete und Verletzte auf den Bundesstraßen nach Regierungsbezirken 1953

Regierungsbezirk	Gesamtlänge der Bundesstraßen km	Unfälle			Getötete	Verletzte
		in geschlossener Ortslage	in nichtgeschlossener Ortslage	zusammen		
Nordwürttemberg	905	5 972	2 393	8 365	200	5 211
Nordbaden	606	3 825	1 191	5 016	119	3 316
Südbaden	1 096	3 844	2 432	6 276	245	4 585
Südwestwürttemberg-Hohenzollern	942	2 475	1 892	4 367	142	3 258
<b>Zusammen</b>	<b>3 549</b>	<b>16 116</b>	<b>7 908</b>	<b>24 024</b>	<b>706</b>	<b>16 370</b>

Gemessen an der Gesamtlänge der Bundesstraßen ergeben sich für die beiden nördlichen Regierungsbezirke höhere Unfalldichtezeffern als in den beiden südlichen Landesteilen. Dies steht vornehmlich mit den Industriezentren im Gebiet des mittleren Neckars mit seinen Seitentälern (Raum von Stuttgart) und seinem Mündungsgebiet (Raum von Mannheim) in engem Zusammenhang. Diese beiden wirtschaftlichen Schwerpunktsgebiete heben sich durch ein engmaschiges Bundesstraßennetz, auf dem relativ hohe Verkehrsstärken herrschen, hervor.

#### Unfalldichte auf den Bundesstraßen in Baden-Württemberg im Jahre 1953

Regierungsbezirk Land	Straßenverkehrsunfälle auf 1 km Bundesstraße		
	geschlossene	nichtgeschlossene	geschlossene und nichtgeschlossene
	Ortslage		
Nordwürttemberg	26,7	3,5	9,2
Nordbaden	22,0	2,8	8,3
Südbaden	14,0	3,0	5,7
Südwestwürttemberg-Hohenzollern	14,4	2,5	4,6
<b>Baden-Württemberg</b>	<b>19,1</b>	<b>2,9</b>	<b>6,8</b>

Anders liegen die Verhältnisse auf den Bundesstraßen in den Regierungsbezirken Südbaden bzw. Südwestwürttemberg-Hohenzollern. In Südbaden konzentriert sich ein großer Teil des Nord-Süd-Verkehrs rechts des Rheins auf die Bundesstraße 3 zwischen Basel und Karlsruhe, auf die zwar nur rund 15 vH der Gesamtlänge, aber nahezu 35 vH der Verkehrsunfälle des südbadischen Bundesstraßennetzes entfallen. Im Regierungsbezirk Südwestwürttemberg-Hohenzollern ist der Verkehr auf den Bundesstraßen im allgemeinen von geringerer Dichte. Die Zahl der Verkehrsunfälle je Kilometer Bundesstraße sind dementsprechend auch verhältnismäßig niedrig.

Auf einen Kilometer Straßenlänge kamen im Durchschnitt des ganzen Landes 19 Unfälle in geschlossener und 3 Fälle in nichtgeschlossener Ortslage. Von geringen Abweichungen abgesehen liegen die Unfalldichten bei den nachstehend aufgeführten Bundesstraßen, die nach ihrer Länge geordnet sind, über dem angegebenen Durchschnitt:

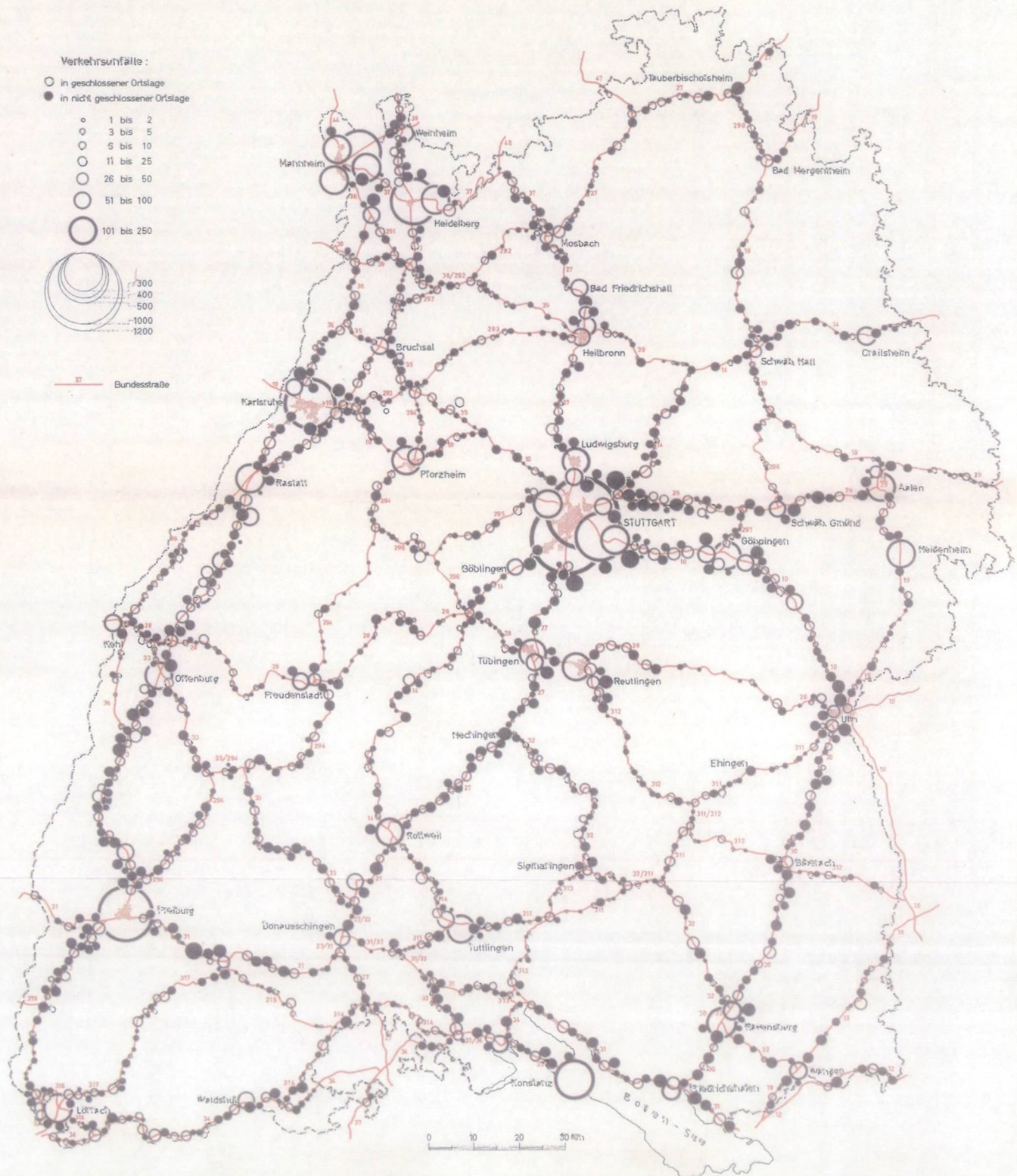
Nummer und Verlauf der Bundesstraße	Auf 1 km kamen Unfälle		
	in geschlossener Ortslage	in nichtgeschlossener Ortslage	zusammen
B 27 Gerchsheim—Tauberbischofsheim—Heilbronn—Stuttgart—Tübingen—Rottweil—(Schaffhausen)	36	4	10
B 3 Laudenbach—Weinheim—Heidelberg—Karlsruhe—Freiburg—(Basel)	28	6	12
B 14 (Feuchtwangen)—Leukershausen—Crailsheim—Stuttgart—Horb—Rottweil—Tutlingen	32	4	10
B 31 Breisach—Freiburg—Donau-eschingen—Stockach—Überlingen—(Lindau)	18	3	6
B 10 Ulm—Stuttgart—Pforzheim—Karlsruhe—(Landau)	27	5	14
B 30 Ulm—Biberach—Waldsee—Ravensburg—Friedrichshafen	21	4	8
B 29 Waiblingen—Schwäb. Gmünd—Aalen—Pfaumloch	19	5	8
B 37 Mannheim—Heidelberg—Eberbach—Neckarelz	23	4	11
B 295 Stuttgart—Weil der Stadt—Calw	19	2	7
B 12 (Lindau)—Eglofs—Isny—Großholzleute—(Kempten)	17	4	5
B 38 Mannheim—Weinheim	74	7	39
B 44 Mannheim	23	8	20

Auf diese im Rahmen der Straßenverkehrsunfallstatistik besonders hervortretenden Bundesstraßen wird im folgenden an Hand der beigegebenen Karte und auf Grund der gemeindeweise ausgezählten Unfälle noch näher eingegangen.

<sup>1)</sup> Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1954, S. 30

# Die Straßenverkehrsunfälle auf den Bundesstraßen in Baden - Württemberg 1953

Dargestellt in der Verteilung nach Gemeinden, getrennt nach geschlossener und nicht geschlossener Ortslage





**B 27** Die Bundesstraße 27 führt von der bayerischen Grenze im Norden des Landes durch die vorwiegend landwirtschaftlichen Kreise Tauberbischofsheim, Buchen und Mosbach bis Neckarelz und dann dem Neckar entlang in südlicher Richtung über Bietigheim, Ludwigsburg, Stuttgart, Tübingen, Rottweil, Donaueschingen bis an die Schweizer Grenze. Sie ist mit rund 309 km die längste Bundesstraße Baden-Württembergs und damit auch die einzige, die alle vier Landesteile durchläuft. Am unfallreichsten ist der durch den Regierungsbezirk Nordwürttemberg verlaufende Abschnitt. Dies ist um so bemerkenswerter, als gerade hier die Bundesstraße 27 zum überwiegenden Teil parallel zur Autobahnstrecke Stuttgart-Heilbronn verläuft, so daß eine Entlastung ihres Verkehrs zu erwarten wäre. Die hohen Unfallhäufungen in diesem Abschnitt stehen offensichtlich mit dem sehr dichten Nahverkehr im Zusammenhang, der seinerseits wieder auf die enge Aufeinanderfolge der zahlreichen Städte und Ortschaften im Verlauf der Bundesstraße (Ludwigsburg, Kornwestheim, Stuttgart, Bietigheim, Heilbronn, Neckarsulm und Bad Friedrichshall) zurückzuführen ist. In ihrem südlichen Teil von Stuttgart bis zur Schweizer Grenze, der sich mit der Europastraße E 70 deckt, treten die Unfallzahlen in den Ortsdurchfahrten etwas zurück. Dafür ist der Verlauf der Bundesstraße in nichtgeschlossener Ortslage bei einzelnen Gemeinden überdurchschnittlich unfallreich.

#### Verkehrsunfälle auf der Bundesstraße 27 im Jahr 1953 nach Regierungsbezirken

Regierungs- bezirke	geschlossene Ortslage			nicht- geschlossene Ortslage			geschlossene u. nicht- geschlossene Ortslage		
	Un- fälle	Län- ge km	Un- fälle je km	Un- fälle	Län- ge km	Un- fälle je km	Un- fälle	Län- ge km	Un- fälle je km
Nordwürttemberg	1700	26	64	342	59	5	2042	85	24
Nordbaden .....	159	14	11	144	74	1	303	88	3
Südbaden .....	112	9	11	66	32	2	178	41	4
Südwestfalen- Hohenzollern ..	276	13	20	304	82	4	670	95	7
<b>Insgesamt ...</b>	<b>2247</b>	<b>62</b>	<b>36</b>	<b>946</b>	<b>247</b>	<b>3</b>	<b>3193</b>	<b>309</b>	<b>10</b>

**B 3** Die längs des Rheins verlaufende Bundesstraße 3 ist schon seit längerem wegen ihrer hohen Unfallhäufigkeit in das Blickfeld der Öffentlichkeit gerückt. Auf sie konzentriert sich ein großer Teil des Nord-Süd-Verkehrs rechts des Rheins. Hinsichtlich der Zahlen für die bei Straßenverkehrsunfällen getöteten bzw. verletzten Personen steht sie unter den Bundesstraßen von Baden-Württemberg an erster Stelle. Insgesamt wurden auf der Bundesstraße 3 mit einer Streckenlänge von rund 277 km in Baden-Württemberg 3 321 Unfälle gezählt, bei denen 113 Personen getötet, 867 schwer- und 1319 leichtverletzt wurden. In der Zahl der Verkehrsunfälle je Kilometer Straßenlänge wird sie jedoch noch von der Bundesstraße 10 (Ulm-Karlsruhe) sowie von den beiden Bundesstraßen 38 und 44, die lediglich im Stadtgebiet von Mannheim und Weinheim für kurze Strecken durch Baden-Württemberg verlaufen, übertroffen.

Die Tatsache, daß in allen von dieser Bundesstraße berührten Gemeinden in nichtgeschlossener Ortslage Unfälle festgestellt worden sind, spricht für eine gewisse gleichmäßige Streuung im Verlauf der freien Strecke. Man wird darin vor allem eine Auswirkung der besonders hohen Verkehrsbelastung der Bundesstraße 3 sehen können. In ihrem nördlichen, parallel zur Autobahn verlaufenden Teil sind die Strecken der nichtgeschlossenen Ortslage etwas weniger unfallreich. Verhältnismäßig niedrige Unfallzahlen ergeben sich für den Abschnitt zwischen Mühlheim und Weil/Rh., die mit den hier an der Landesgrenze auftretenden geringeren Verkehrsstärken in Zusammenhang stehen. In ihrem von Karlsruhe nach Süden verlaufenden Abschnitt deckt sich die Bundesstraße 3 mit Teilstrecken der Europastraße E 4 und E 11. Die geplante Weiterführung der Autobahn Mannheim-Karlsruhe bis zur Schweizer Grenze wird zweifellos zu einer erheblichen Verminderung der Unfallzahlen auf der Bundesstraße 3 beitragen.

Bemerkenswert ist die Vielzahl der Gemeinden und der damit verbundenen Ortsdurchfahrten in ihrem Verlauf, durch die sie sich, wie die nachstehende Tabelle zeigt, von anderen längeren Bundesstraßen in Baden-Württemberg unterscheidet.

Bundes- straße Nr.	Anzahl der Gemeinden, durch welche die Bundes- straße führt	Länge der Bundesstraße in km	Durchschnittl. Länge der Bundesstraße je Gemeinde in km
B 3	101	276	2,74
B 27	83	309	3,72
B 14	71	243	3,42
B 10	51	188	3,67

**B 14** Nach den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 1952/53 wurden für die Bundesstraße 14 (Crailsheim—Stuttgart—Tuttlingen) in ihrem auf nordwürttembergischem Gebiet verlaufenden Abschnitt, vor allem zwischen Herrenberg und Schwäbisch Hall, für die freien Strecken in nichtgeschlossener Ortslage relativ hohe Verkehrsstärken festgestellt. Die Straßenverkehrsunfallstatistik für das Jahr 1953 weist demgegenüber für diesen Abschnitt in nichtgeschlossener Ortslage verhältnismäßig niedrige Unfallzahlen aus. Dies läßt den Schluß zu, daß hier die Straße ihres Ausbaues und ihrer Linienführung wegen einen reibungsloseren Verkehrsablauf ermöglicht als in ihren übrigen Teilen. Als besondere Gefahrenbereiche in nichtgeschlossener Ortslage sind im Verlauf der Bundesstraße 14 neben dem Raum um Stuttgart die Gemeinden Korb, Backnang, Bubenorbis, Michelfeld und Roßfeld zu nennen.

**B 31** Für die Bundesstraße 31 errechnet sich für beide Ortslagen eine Unfalldichte, die ungefähr dem Durchschnitt des Bundesstraßennetzes in Baden-Württemberg entspricht. In beiden Ortslagen heben sich die Abschnitte zwischen Freiburg—Neustadt—Löfingen (Höllentalstraße) und zwischen Stockach und Lindau (Bodenseestraße) durch höhere Unfallhäufigkeiten hervor.

**B 10** Die Bundesstraße 10 führt als Verbindung zwischen Donau und Rhein von Ulm über Stuttgart, Pforzheim nach Karlsruhe. Sie folgt dabei der Grundrichtung der ebenfalls von Ulm nach Karlsruhe verlaufenden Autobahn. Für ihre insgesamt 188 km lange Strecke ergaben die statistischen Feststellungen

Bundesstraße 10	in geschlossener Ortslage	in nicht- geschlossener Ortslage	zusammen
Unfälle .....	2 087	573	2 660
Getötete .....	40	17	57
Schwerverletzte ..	490	186	676
Leichtverletzte ..	760	182	942

Mit durchschnittlich 14 Unfällen auf 1 km hatte sie, wenn man von den vorwiegend durch Stadtbereiche führenden kurzen Strecken der Bundesstraßen 38 und 44 absieht, die höchste Unfalldichte unter den Bundesstraßen Baden-Württembergs. Am unfallreichsten war die Strecke von Geislingen bis nach Stuttgart, wo insbesondere auch in den Ortsdurchfahrten hohe Unfallhäufungen vorgekommen sind. Bei der späteren Behandlung der Autobahn zwischen Ulm und Stuttgart, die keine wesentliche Entlastung der Bundesstraße 10 bringt, wird auf diesen Abschnitt noch näher eingegangen (vergleiche Seite 76). Die verhältnismäßig hohe Unfalldichte, die sich für die nichtgeschlossene Ortslage der Gemeinden Dornstadt und Lehr ergibt, steht mit der Ein- bzw. Ausfahrt Ulm-West der Autobahn in Zusammenhang. Besonders hohe Unfallzahlen ergeben sich auch für die nichtgeschlossene Ortslage der Stadt Eßlingen.

**B 30** Die nach Gemeinden angegebenen Zahlen der Unfälle auf den Strecken der nichtgeschlossenen Ortslage zeigen auf der Bundesstraße 30, die von Ulm in südlicher Richtung bis Friedrichshafen führt, im allgemeinen eine durch die Verkehrsbelastung bedingte relativ gleichmäßige Streuung. Auffallend ist die hohe Zahl der Verkehrsunfälle in den nicht bebauten Stadtbereichen von Ulm. Ferner treten durch größere Unfallhäufungen in der nichtgeschlossenen Ortslage noch Weingarten und Eschach (Kreis Ravensburg) hervor. In Weingarten sind die Unfallhäufungen durch den verstärkten Nahverkehr zwischen Weingarten und dem benachbarten Ravensburg bedingt, der sich in Weingarten besonders stark in den Gemeindeteilen der nichtgeschlossenen Ortslage, in Ravensburg dagegen vor allem in geschlossener Ortslage auswirkt. In Eschach steht die hohe Unfallzahl für nichtgeschlossene Ortslagen weitgehend mit dem Zusammentreffen der Bundesstraße 30 mit der aus Tettnang kommenden Landstraße I. Ordnung Nr. 330 im Zusammenhang.

**B 29** Die im Verlauf der Bundesstraße 29 vorherrschenden hohen Unfallhäufungen in Gemeindeteilen für die nichtgeschlossene Ortslage lassen auf eine der Verkehrsbelastung nicht genügende Straße schließen. Das geht auch deutlich aus der Verteilung der Unfallhäufungen für die Gemeinden, die von der Bundesstraße 29 berührt werden, hervor. Zwischen Waiblingen und Wasseralfingen sind die Unfallhäufungen in nichtgeschlossener Ortslage höher als in den Ortsdurchfahrten. Dies stimmt auch mit den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 1952/53 überein, nach der sich dieser Bundesstraßenabschnitt durch relativ hohe Verkehrsstärken auszeichnet. In den geschlossenen Ortslagen — also im Zusammenhang mit dem Ortsverkehr — heben sich lediglich Schwäbisch Gmünd, Aalen und Wasseralfingen durch höhere Unfallzahlen im Verlauf der Bundesstraße 29 hervor. Bemerkenswert ist, daß für die Bundesstraße 29 in nichtgeschlossener Ortslage sowohl die Zahl der Verkehrsunfälle als auch die Zahl der bei diesen Unfällen getöteten, schwer verletzten bzw. leicht verletzten Personen erheblich höher liegt als in den entsprechenden Teilen der geschlossenen Ortslage. So ergaben sich im Jahr 1953 die folgenden Zahlen:

Bundesstraße 29	In geschlossener Ortslage	In nichtgeschlossener Ortslage
Unfälle .....	328	410
Getötete .....	9	21
Schwerverletzte .....	94	145
Leichtverletzte .....	119	108

**B 37** Von Ludwigshafen a. Rh. kommend führt die Bundesstraße 37 zunächst über Mannheim gleichlaufend mit der Autobahn bis Heidelberg und weiter entlang des Neckars bis Neckarelz. Ihre überdurchschnittliche Unfalldichte vor allem in geschlossenen Ortslagen ist durch den Stadtverkehr in Mannheim sowie in Heidelberg bedingt. Auch für Neckar-

gemünd wurden im Jahre 1953 relativ hohe Unfallzahlen auf dem durch die geschlossene Ortslage führenden Abschnitt der Bundesstraße 37 festgestellt.

**B 295** Die relativ hohe Unfallhäufigkeit innerhalb der geschlossenen Ortslage ist auf der Bundesstraße 295, Stuttgart bis Calw, in der Hauptsache auf die Straßenführung und die Verkehrsverhältnisse der Abschnitte zurückzuführen, die durch die Gemarkung von Stuttgart verlaufen. Daneben erweist sich die Ortsdurchfahrt von Leonberg als unfallreicher Abschnitt dieser Bundesstraße.

**B 12** Von dem Verlauf der Bundesstraße 12 (Lindau)—Eglofs—Isny—Großholzleute—(Kempten) liegt nur ein kurzer Teilschnitt von 16,5 km Länge auf dem Gebiet von Baden-Württemberg, der für die nichtgeschlossene Ortslage eine überdurchschnittliche Unfalldichte aufweist. Die hohen Unfallzahlen in nichtgeschlossener Ortslage wurden vornehmlich auf den Bundesstraßenabschnitten der Gemeinde Eglofs festgestellt.

**B 38  
B 44**

Die Bundesstraße 38 verläuft nur mit 12 km, die Bundesstraße 44 mit 14 km durch unser Landesgebiet. Sie gehören mit zu den kürzesten Bundesstraßenabschnitten in Baden-Württemberg. Beide Straßen durchlaufen das Stadtgebiet von Mannheim. Die Bundesstraße 44 führt außerdem noch durch weniger bebauten Gebiete von Mannheim nach Weinheim. Infolge der auf beiden Straßenabschnitten vorherrschenden hohen Verkehrsstärken überragen sie in der Unfalldichte — Verkehrsunfälle je km — die anderen Bundesstraßen des Landes. Die Bundesstraße 44 steht dabei in der nichtgeschlossenen Ortslage mit einer Unfalldichte von 8 Verkehrsunfällen je km Straßenlänge an der Spitze. Die Bundesstraße 38 liegt demgegenüber in den geschlossenen Ortslagen mit Abstand — 74 Unfälle je km — über den Dichtezahlen der anderen Bundesstraßen.

## 2. Die Verkehrsunfälle auf schienengleichen Wegübergängen

Die Straßenabschnitte, auf denen sich Straßenfahrzeuge und Eisenbahnen in den Verkehrsraum der Straße teilen, sind Gefahrenstellen besonderer Art, da die Eisenbahnen anderen Gesetzmäßigkeiten unterliegen. Sie sind an Schienen gebunden, haben einen längeren Bremsweg als Kraftfahrzeuge und fahren meist in großen Einheiten mit einer sehr viel größeren Bewegungsenergie. Bei einem Zusammenstoß im Straßenverkehr trägt daher in der Mehrzahl der Fälle das Kraftfahrzeug den größeren Schaden davon. Im allgemeinen liegen die Verkehrsanlagen der Eisenbahnen jedoch außerhalb des Verkehrsraumes der öffentlichen Straßen. Nur auf schienengleichen Wegübergängen — für kurze Strecken durch Überqueren — und im Verlauf von Straßenzügen, durch die Bahnanlagen der Eisenbahnen für längere Strecken führen, wird der Verkehrsraum öffentlicher Straßen von der Eisenbahn mitbenutzt. Schienengleiche Wegübergänge, an denen Schienenfahrzeuge Vorrang vor jedem anderen Verkehr haben, sind nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) durch Warnkreuze, dreieckige Warnzeichen und je drei Merktafeln (Baken) zu beiden Seiten der Straße gekennzeichnet. Darüber hinaus sind die schienengleichen Wegübergänge in vielen Fällen noch durch bewegliche Abschlüsse der Fahrbahn (Schranken) oder Blinklichtanlagen gesichert.

In der Straßenverkehrsunfallstatistik ist für Straßenverkehrsunfälle, die mit dem Eisenbahnverkehr in Zusammenhang stehen, dementsprechend in

1. Unfälle auf schienengleichen Wegübergängen und
2. Unfälle mit der Eisenbahn im Zuge öffentlicher Straßen

zu unterscheiden. Straßenverkehrsunfälle mit Beteiligung von Schienenfahrzeugen, die nicht unter die Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung fallen (z. B. Straßenbahnen), bleiben hierbei ganz außer Betracht.

Verkehrsunfälle auf schienengleichen Wegübergängen sind demnach Unfälle, die in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb stehen. Als solche sind an erster Stelle Zusammenstöße zwischen Straßenverkehrsteilnehmern und Eisenbahnen zu nennen. Aber auch Beschädigungen von bahneigenen Warn- und Sicherungseinrichtungen (z. B. Schranken) im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr werden als Unfälle auf schienengleichen Wegübergängen gezählt. Dagegen fallen Zusammenstöße zwischen Straßenverkehrsteilnehmern, die sich nur zufällig auf einem schienengleichen Wegübergang ereignet haben, ohne daß hierbei bahneigenes Eigentum beschädigt wurde, nicht unter diesen Begriff.

Von diesen Unfällen auf schienengleichen Wegübergängen sind die Unfälle zu unterscheiden, die sich im Verlauf von Straßen mit Werkbahnen, auf Privatanschlußstrecken und auch mit öffentlichen Eisenbahnen ereignen. Im Gegensatz zu den schienengleichen Wegübergängen haben hier die Eisenbahnen,

deren Geleise nicht auf eigenen Bahnkörper verlegt sind, sondern innerhalb der Straßenzüge verlaufen, kein Vorrecht.

So gesehen wurden im Jahre 1953 in Baden-Württemberg 291 Straßenverkehrsunfälle auf schienen- gleichen Wegübergängen gezählt, und zwar 145 Unfälle auf unbeschränkten schienen- gleichen Wegübergängen und 146 Fälle auf solchen mit Schranken. Während es sich bei den Straßenverkehrsunfällen auf unbeschränkten schienen- gleichen Wegübergängen ausnahmslos um solche zwischen Straßenverkehrsteilnehmern und Schienenfahrzeugen der Eisenbahn handelt, sind an den Verkehrsunfällen auf beschränkten schienen- gleichen Wegübergängen lediglich in 22 Fällen Eisenbahnen unmittelbar beteiligt. Die anderen Unfälle sind so zu erklären, daß Straßenfahrzeuge auf niedergehende oder bereits geschlossene Bahnschranken aufzufahren sind, was bei einer Anzahl dieser Fälle eine Beeinträchtigung des Eisenbahnverkehrs (Zugverspätungen, vorübergehende Sicherung der Übergänge durch Bahnpolizei u. ä.) zur Folge hatte.

#### Straßenverkehrsunfälle mit Eisenbahnen 1953

Regierungsbezirk Land	Unfälle auf schienen- gleichen Wegübergängen		Sonstige Unfälle im Verkehrsraum der Straße
	mit Schranken	ohne Schranken	
Nordwürttemberg ...	35	44	9
Nordbaden .....	43	32	15
Südbaden .....	58	30	5
Südwestfalen- Hohenzollern .....	10	39	2
<b>Baden-Württemberg</b> .	<b>146</b>	<b>145</b>	<b>31</b>

Gemessen an der Gesamtsumme handelt es sich hier um eine verhältnismäßig kleine Zahl von Verkehrsunfällen, die infolge der meist schweren Folgen stark beachtet werden und die auch immer wieder dazu Anlaß geben, daß sich die Öffentlichkeit mit den Fragen der Verkehrssicherheit auf den schienen- gleichen Wegübergängen beschäftigt.

Bei den Straßenverkehrsunfällen auf schienen- gleichen Wegübergängen wurden im Jahre 1953 in Baden-Württemberg 30 Personen getötet und 159 verletzt, von denen sich 83 in stationäre Behandlung begeben mußten. Für unbeschränkte und schienen- gleiche Wegübergänge, die weniger gesichert sind und vom Kraftfahrer im allgemeinen erhöhte Aufmerksamkeit erfordern, lagen die Zahlen für die verunglückten Personen mit 24 Toten und 77 Verletzten (darunter 50 Schwerverletzten) besonders hoch. Wieweit diese schienen- gleichen Wegübergänge durch Blinklicht- anlagen (einer zusätzlichen Sicherung) versehen waren und ob diese Anlagen zur Zeit des Unfalles in Betrieb gewesen sind, geht aus den Angaben im Statistischen Meldeblatt nicht hervor. Auf beschränkten schienen- gleichen Wegübergängen kam es an fünf verschiedenen Orten zu Verkehrsunfällen, bei denen als Folge nicht geschlossener Bahnschranken sechs Personen tödlich verletzt wurden.

Unfälle mit Getöteten und solche mit Schwer- verletzten sind auf unbeschränkten schienen- gleichen Wegübergängen viel häufiger vorgekommen als auf den durch Schranken gesicherten Bahnübergängen. Die in der nachstehenden Übersicht genannten 4 töd- lichen Unfälle, die sich an solchen gesicherten Über-

gängen ereignet haben, hätten bei rechtzeitiger Schlie- ßung der Schranken wohl vermieden werden können.

Unfälle	Auf schienen- gleichen Wegübergängen	
	mit Schranken	ohne Schranken
mit Getöteten .....	4	19
Schwerverletzten .....	20	32
Leichtverletzten .....	19	20
nur Sachschaden über 200 DM .	63	55
Sachschaden unter 200 DM .	40	19
<b>Unfälle zusammen</b> .....	<b>146</b>	<b>145</b>

Bei schienen- gleichen Wegübergängen, die durch Schranken gesichert sind, können Zusammenstöße mit der fahrenden Eisenbahn im allgemeinen nur eintreten, wenn die Bahnschranken nicht oder nicht rechtzeitig herabgelassen worden sind. Die Unfallursache liegt hier in erster Linie bei der Bahn. Häufig führt auch Nichtbeachten der für schienen- gleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen zu einem Aufprall oder Auf- fahren auf die geschlossenen Bahnschranken. Von der Gesamtsumme von 146 Unfällen an beschränkten Bahnübergängen ereigneten sich

Unfälle	durch Auffahren auf die Bahnschranken	durch Zusammenstoß mit der Bahn
<b>Unfälle insgesamt</b> .....	<b>124</b>	<b>22</b>
darunter waren Unfälle		
eines Krafttrades .....	33	1
Personenkraftwagens .....	29	6
Kraftomnibusses .....	2	3
Lastkraftwagens .....	44	6
Radfahrers .....	4	1
sonstigen Fahrzeugs .....	4	3
anderer Verkehrsteilnehmer .....	—	2
mehrerer Fahrzeuge .....	8	—

Auf Versehen der Bahn durch nicht oder nicht rechtzeitig geschlossene Schranken sind insgesamt 21 Unfälle zurückzuführen. Bei fast allen der übrigen Unfälle gilt die Feststellung, daß die Fahrzeugführer die vor dem Übergang aufgestellten Warnzeichen nicht genügend beachtet haben, die sie verpflichten, ihre Fahrgeschwindigkeit so herabzusetzen, daß sie beim Herannahen eines Zuges noch rechtzeitig vor den Bahngleisen oder den Bahnschranken anhalten können.

Bei 15 der Unfälle wirken noch Glätte und Schlüp- rigkeit der Straße infolge von Regen und Schnee und bei 16 Unfällen dichter Nebel als erschwerende Um- stände mit. Im ganzen lagen bei 22 Unfällen die Ur- sachen nach den vorläufigen Feststellungen aus- schließlich bei der Bahn, bei 115 Unfällen ausschließ- lich beim Straßenverkehrsteilnehmer und bei 7 Un- fällen sowohl bei der Bahn als auch beim Straßen- verkehrsteilnehmer.

Abgesehen von nur wenigen Unfällen, bei denen lediglich Anlagen der Bahn beschädigt wurden, han- delt es sich auf den unbeschränkten Bahnübergängen um Unfälle zwischen Straßenfahrzeugen und Schienen- fahrzeugen. Im einzelnen waren an den Straßen- verkehrsunfällen auf unbeschränkten schienen- gleichen Wegübergängen nachstehende Straßenverkehrsteil- nehmer beteiligt:

Unfälle	Straßenverkehrsteilnehmer
<b>Unfälle insgesamt</b> .....	<b>292</b>
darunter waren Unfälle mit	
einem Kraftrad .....	18
Personenkraftwagen .....	54
Kraftomnibus .....	2
Lastkraftwagen .....	47
Radfahrer .....	7
sonstigen Fahrzeuge .....	18
anderen Verkehrsteilnehmern .....	2
mehreren Straßenfahrzeugen .....	6

Bei den meisten dieser Unfälle lag die Unfallursache nach den Feststellungen der Polizeibeamten beim Führer der betroffenen Straßenfahrzeuge. Nur in 6 Fällen wurden auch gleichzeitig der Eisenbahn Unfallursachen zugeschrieben. Ähnlich wie bei den beschränkten schienengleichen Wegübergängen ist die Mehrzahl der Unfälle darauf zurückzuführen, daß die für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen nicht beachtet worden sind (122 Unfälle). Vielfach ist von den Fahrern das Herannahen des Zuges wohl beachtet worden, dem aber dann nicht die zustehende Vorfahrt eingeräumt wurde. Bei 29 Unfällen hat es der Fahrzeugführer unterlassen, die Geschwindigkeit vor dem Überqueren des Übergangs in der notwendigen Weise herabzusetzen. In 11 Fällen ist als Mitursache des Unfalls noch Enge und Unübersichtlichkeit der Straße angegeben worden. Nebel, starker Regen oder Schneefall spielten bei 15 der Unfälle eine Rolle. Fahren ohne Licht sowie Unterlassen der vorgeschriebenen Warnsignale waren in 6 Fällen die bei der Bahn liegenden Ursachen.

#### Verkehrsunfälle auf schienengleichen Wegübergängen sowie die dabei getöteten und verletzten Personen in Baden-Württemberg 1953

Straßenarten	Schienengleiche Wegübergänge					
	mit Schranken			ohne Schranken		
	Unfälle	Getötete	Verletzte	Unfälle	Getötete	Verletzte
			Insges. davon schwer			Insges. davon schwer
Bundesstraßen ...	59	—	19 9	43	7	27 20
Landstraßen						
I. Ordnung ...	26	—	6 4	41	7	22 12
II. Ordnung ...	15	—	5 3	13	3	4 3
Andere Straßen	46	6	52 17	48	7	24 15
<b>Zusammen</b> ...	<b>146</b>	<b>6</b>	<b>82 33</b>	<b>145</b>	<b>24</b>	<b>77 50</b>

Der Zahl nach steht der Regierungsbezirk Südbaden mit 88 Verkehrsunfällen auf schienengleichen Wegübergängen vor den übrigen Landesteilen an erster Stelle. Da sich die meisten Verkehrsunfälle von Südbaden auf beschränkten schienengleichen Wegübergängen ereignet haben, ist die Zahl der dabei getöteten bzw. verletzten Personen relativ niedrig.

Die Verkehrsunfälle auf schienengleichen Wegübergängen sind etwas unregelmäßig und weit über das ganze Land gestreut. In der Rheinebene wurden Unfälle dieser Art im Jahre 1953 etwas häufiger festgestellt als in anderen Gebieten von Baden-Württemberg. In der Hauptsache handelt es sich dort um Unfälle auf beschränkten schienengleichen Wegübergängen. Besondere Gefahrenstellen waren südlich Stuttgart, bei Böblingen, Wendlingen, sowie Kirchheim u. T. Ferner kam es im Jahre 1953 im Gebiet um Heilbronn (Heilbronn a. N., Neckarsulm und Neuenstadt) und auf der Bundesstraße 19 in ihrem Abschnitt zwischen Heidenheim und Aalen wiederholt zu Verkehrsunfällen auf schienengleichen Übergängen. Im Regierungsbezirk Südwürttemberg-Hohenzollern, in dem der Verkehr mit den zahlreichen Kleinbahnen rechnen muß, handelt es sich in der Mehrzahl um Unfälle auf unbeschränkten Wegübergängen. Auf der Bundesstraße 30 mit ihren Zufahrtsstraßen in dem Abschnitt zwischen Ulm und Friedrichshafen wird der Straßenverkehr durch unfallreichere schienengleiche Wegübergänge etwas mehr beeinträchtigt als in den übrigen Gebieten dieses Landesteils.

In der Gliederung nach Straßenklassen treten unter den Unfällen auf schienengleichen Wegübergängen die Bundesstraßen und die nicht klassifizierten Straßen hervor, die sich im allgemeinen gegenüber den Landstraßen I. bzw. II. Ordnung durch höhere Verkehrsstärken abheben. Auch die Zahlen für die bei diesen Unfällen getöteten bzw. verletzten Personen zeigen die gleiche Verteilung. Unter den Bundesstraßen sind es vor allem die Verkehrswege der Rheinebene (B 3 und B 36) sowie die Bundesstraße 30 Ulm—Friedrichshafen, auf die zusammen mehr als die Hälfte der Unfälle auf Bundesstraßen sowie der dabei getöteten und verletzten Personen entfallen.

### 3. Die Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen

Auf die besondere Eignung der Autobahnunfälle für regionale Untersuchungen ist oben schon hingewiesen worden. Eine sehr zuverlässige Auszählung der Unfälle nach Kilometern gestattet Untersuchungen über ihre Streuung auf längeren Strecken sowie der Häufungen an abgrenzbaren Gefahrenstellen. Da die statistischen Meldebogen der Autobahnunfälle verhältnismäßig leicht überprüft werden können, also ungenaue und unzuverlässige Angaben vermieden werden, lassen sich auch bei der verhältnismäßig

kleinen statistischen Masse gesicherte und allgemein verwertbare Erkenntnisse gewinnen. Ergebnisse solcher Untersuchungen, die zur Erklärung der besonders hohen durchschnittlichen Unfalldichte je km auf den Bundesautobahnen Baden-Württembergs beitragen sollten, sind bereits in den Jahrbüchern für Statistik und Landeskunde von Baden-Württemberg, 1. Jahrgang, Heft 3, veröffentlicht worden. Die nachfolgenden Ausführungen über die Autobahnunfälle stellen einen nur unwesentlich gekürzten Abdruck dieser Arbeit dar.

## Vorbemerkungen

Mit den früheren Reichsautobahnen wurden den Kraftfahrzeugen neue Verkehrswege zur Verfügung gestellt, die durch getrennte Fahrbahn für beide Fahrtrichtungen und durch Umgehung, Beseitigung oder Abschwächung von Gefahrenstellen (Ortsverkehr, Kurven, Steigungen, Gefälle und andere) einen schnelleren und reibungsloseren Verkehr ermöglichen. Ihrer Bauart entsprechend sollen die Autobahnen eine bessere Ausnützung der Fahrgeschwindigkeit gestatten. Vor allem aber erhoffte man sich durch die Autobahnen eine Auflockerung des Verkehrs und eine fühlbare Entlastung des übrigen Straßennetzes durch eine Trennung des Fernverkehrs vom Kurzstreckenverkehr sowie des Kraftfahrzeugverkehrs vom übrigen Verkehr. Der unterschiedlichen Verkehrsstruktur entsprechend mußten die Verkehrsprobleme auf den Autobahnen daher grundsätzlich anderer Art sein als auf den übrigen Straßen. Vor der Übergabe der ersten fertiggestellten Teilstrecken an den Verkehr im Jahre 1935 wurde daher eine vorläufige „Autobahn-Betriebs- und -Verkehrsordnung“ erlassen, die z. T. heute noch in Kraft ist, und in der es u. a. heißt, daß für die Handhabung des Betriebs und des Verkehrs im einzelnen erst Erfahrungen gesammelt werden müssen.

Unter Verkehrsunfällen auf den Bundesautobahnen ist die Summe aller Unfälle zu verstehen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Fahrverkehr stehen und sich auf den Fahrbahnen (Fahrspur und Überholspur) sowie auf den zugehörigen Parkplätzen und Tankstellen mit ihren Zu- und Abfahrten ereignet haben. Dazu zählen auch gemäß § 1 Ziffer (3) des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) vom 6. August 1953 die Anschlußstellen, d. h. die kurzen Verbindungsstrecken zwischen den Fahrbahnen der Bundesautobahnen und dem übrigen Straßennetz. Zubringerstraßen sind entsprechend der Weisung im Merkblatt zum Statistischen Meldeblatt eines Straßenverkehrsunfalls nicht mehr den Autobahnen zuzuordnen. Darunter sind längere Straßenzüge zu verstehen, deren ausschließlicher Zweck es ist, als „Zubringer“ für Autobahnen zu dienen. Sie zählen in der Verkehrsüberwachung nicht mehr zum Zuständigkeitsbereich der Autobahn-Verkehrskommissariate.

Die regionale Zuordnung der Straßenverkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen erfolgt in Abweichung von dem sonst üblichen Verfahren nach Betriebskilometern und nicht nach den Angaben über die Gemeinde bzw. Gemarkung, die für die nähere Beschreibung des Unfallortes auf Autobahnen nicht ausreichen.

Das Autobahnnetz in Baden-Württemberg, das eine Länge von 290 km hat, kann in die drei nachstehend genannten Abschnitte gegliedert werden, deren Verkehrsprobleme recht unterschiedlicher Art sind:

Für die ebene Rheintalstrecke *Mannheim-Karlsruhe* ist eine hohe Verkehrsbelastung kennzeichnend. Dieser Autobahnabschnitt beginnt an der hessischen Landesgrenze bei Viernheim und führt zunächst südlich bis zur Verbindungslinie zwischen Mannheim und Heidelberg (Mannheimer Dreieck), der sie bis zum Heidelberger

Dreieck folgt, um danach die südliche Richtung bis Karlsruhe fortzusetzen. Zwischen Mannheim und Heidelberg deckt er sich mit einem besonderen, 15 km langen Autobahnabschnitt, der die beiden Stadtgrenzen miteinander verbindet. Dieses gleichzeitig mit einer eigenen Kilometer-einteilung versehene Verbindungsstück hat die Wirkung, daß sich zwischen den Autobahndreiecken Mannheim und Heidelberg infolge des Zusammentreffens des Nahverkehrs zwischen den beiden Großstädten und dem eigentlichen Fernverkehr der gesamten Autobahnstrecke eine besonders hohe Verkehrsdichte ergibt. In der statistischen Zusammenfassung wird zu dem Abschnitt Mannheim-Karlsruhe außerdem noch ein 8 km langes Stück der Autobahnstrecke Frankfurt-Kaiserslautern gezählt, das nördlich von Mannheim durch das Gebiet des Landes Baden-Württemberg führt<sup>1</sup>. Bis zur Anschlußstelle Mannheim-Nord war diese kurze Strecke nur einbahnig befahrbar. Der Abschnitt umfaßt im ganzen 88 km.

Die nur 49 km lange Strecke *Heilbronn-Stuttgart (Eltingen)* ist zum weitaus größten Teil nur einbahnig befahrbar. Infolge des Gegenverkehrs sind deshalb ähnliche Verhältnisse gegeben, wie sie dem übrigen Straßennetz eigen sind.

Für den Verkehr auf der Strecke *Ulm-Karlsruhe*, die in ihrer Länge von 153 km eine ganze Reihe von Tälern kurz mit steilen An- und Abstiegen quert, stellen Steigungen bzw. Gefälle besondere Gefahrenstellen dar. Im Jahr 1953 machte außerdem noch die Unterbrechung der Autobahn, die inzwischen durch die Wiederherstellung einer Brücke (Sulzbach-Viadukt) behoben ist, bei Denkendorf eine Umleitung notwendig, die in diese Gesamtstrecke miteinbezogen worden ist.

Für die statistische Untersuchung erweist es sich als zweckmäßig, die Unfallzahlen für diese drei Autobahnabschnitte getrennt auszuweisen. Da es von besonderem Interesse ist, zu wissen, wie weit die Unfälle auch mit dem baulichen Zustand der Autobahnstrecken zusammenhängen, sind sie außerdem nach

- a) Autobahnstrecken mit geteilter Fahrbahn (voll betriebsfähig),
- b) Autobahnstrecken mit ungeteilter Fahrbahn, also Strecken, auf denen sich der Verkehr in beiden Richtungen auf derselben Fahrbahn abspielt (Gegenverkehr),
- c) Ein- bzw. Ausfahrten (Anschlußstellen), Zu- und Abfahrten zu Tankstellen, Rastplätzen,
- d) Autobahnumleitung über Landstraße bei Denkendorf

ausgezählt worden.

<sup>1</sup> Vgl. dazu das Schaubild auf S. 64.



## Hohe Unfallhäufigkeit auf den Autobahnen in Baden-Württemberg

In Baden-Württemberg sind im Jahr 1953 auf allen Straßen insgesamt 69 940 Verkehrsunfälle gezählt worden. Auf die Autobahnen kam dabei ein der Zahl nach gering erscheinender Anteil von 1791 Unfällen. Zieht man die statistischen Ergebnisse der Vorjahre zum Vergleich heran, so ergibt sich, daß die Unfallzahlen auf den Autobahnen seit 1950 stärker gestiegen sind als die Gesamtsumme aller Unfälle. Gegenüber 1950 hat sich die Zahl der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen bis zum Jahr 1953 verdoppelt, während sich die Gesamtsumme aller Straßenverkehrsunfälle auf etwas mehr als das 1 1/2fache erhöht hat.

**Straßenverkehrsunfälle in den Jahren 1950 bis 1953 in Baden-Württemberg**

J a h r	Straßenverkehrsunfälle insgesamt		darunter auf Bundesautobahnen	
	Anzahl	1950 = 100	Anzahl	1950 = 100
1950	42 636	100,0	825	100,0
1951	53 080	124,5	1 237	149,9
1952	58 507	137,2	1 568	190,0
1953	69 940	164,0	1 791	217,1

An der gesamten Länge des Autobahnnetzes des Bundesgebiets hatte Baden-Württemberg 1953 einen Anteil von rund 14 vH. Sein Anteil an der Gesamtsumme aller im Bundesgebiet gezählten Verkehrsunfälle auf den Autobahnen betrug dagegen fast ein Viertel. Auf 100 km Autobahn kamen in Baden-Württemberg im Jahre 1953 rund 618 Unfälle gegenüber 677 Unfälle auf 100 km im Durchschnitt der Bundesstraßen. Mit dieser relativ hohen Unfalldichte auf den Autobahnen steht Baden-Württemberg hinter dem Stadtstaat Hamburg und dem Land Nordrhein-Westfalen an dritter Stelle. Wenn man die dazu in der nebenstehenden Tabelle aufgeführten Zahlen heranzieht, fällt auf, daß in Baden-Württemberg zwischen der Unfallhäufigkeit auf den Bundesautobahnen und der auf den Bundesstraßen kein großer Unterschied besteht. In allen anderen Ländern des Bundesgebiets liegt die Unfallhäufigkeit auf den Autobahnen beträchtlich unter den entsprechenden Zahlen für die Bundesstraßen. Im Bundesdurchschnitt kamen je 100 km Auto-

**Verkehrsunfälle auf Autobahnen und Bundesstraßen in den Ländern des Bundesgebiets 1953**

L a n d	Autobahnen			Bundesstraßen		
	Länge in km <sup>1)</sup>	Unfälle 1953 insges.	auf 100 km	Länge in km <sup>1)</sup>	Unfälle 1953 insges.	auf 100 km
Schleswig-Holstein . .	64,3	98	152	1 321,5	6 255	473
Hamburg . . . . .	15,0	118	787	98,0	3 855	4 016
Niedersachsen . . .	296,8	703	237	4 154,2	19 037	458
Nordrhein-Westfalen	359,5	2 381	662	4 307,4	45 459	1 055
Bremen . . . . .	23,5	11	47	60,0	1 892	3 153
Hessen . . . . .	363,4	1 309	360	2 519,0	15 640	621
Baden-Württemberg .	290,0	1 791	618	3 548,8	24 022	677
Nordwürttemberg .	167,5	648	387	903,9	8 364	925
Nordbaden . . . .	122,5	1 143	933	605,8	5 015	828
Südbaden . . . . .	—	—	—	1 095,4	6 276	573
Südwestfalen . . .	—	—	—	943,7	4 367	463
Bayern . . . . .	572,4	1 004	175	5 765,1	28 057	487
Rheinland-Pfalz . .	134,5	351	261	2 360,8	10 971	465
<b>Bundesgebiet</b>	<b>2 119,4</b>	<b>7 766</b>	<b>368</b>	<b>24 132,8</b>	<b>155 188</b>	<b>648</b>

1) Straßenlänge nach dem Stand vom 31. 3. 1953.

bahn 366 Verkehrsunfälle, je 100 km der Bundesstraßen 643 Verkehrsunfälle.

Eine Aufschlüsselung der Zahlen nach Regierungsbezirken in Baden-Württemberg, wie sie in der obenstehenden Tabelle enthalten ist, zeigt, daß diese Besonderheiten ausschließlich durch die Gegebenheiten im Regierungsbezirk Nordbaden bedingt sind. Die je 100 km Straßenlänge berechneten Unfallziffern liegen hier auf den Autobahnen mit 933 erheblich höher als auf den Bundesstraßen, für die sich ein Durchschnitt von 828 Unfällen ergibt.

Die Tatsache, daß die Autobahnen des Landes, insbesondere die Strecken im Regierungsbezirk Nordbaden, zu den unfallreichsten des gesamten Bundesautobahnnetzes gehören, mag es genügend begründet erscheinen lassen, wenn in den nachfolgenden Untersuchungen über den Rahmen der allgemein üblichen Beschreibung der Unfälle hinaus besonders auf die Zusammenhänge mit dem Ausbauzustand der Autobahnen und den geländebedingten Gefahrenstellen eingegangen wird.

## Allgemeine Gefahrenstellen und regionale Streuung der Unfälle

Voraussetzung für eine eingehendere Untersuchung von Gefahrenstellen im Verlauf der Autobahnen ist eine Auszählung der Unfälle nach Betriebskilometern. Diese Auszählung, die eine sorgfältige Bearbeitung aller statistischen Meldebogen von Autobahnunfällen bedingt, ermöglicht zunächst einmal eine Feststellung der Unfallzahlen für die drei Autobahn-Abschnitte Mannheim-Karlsruhe, Heilbronn-Stuttgart (Eltingen) und Ulm-Karlsruhe. Im Rahmen dieser Gliederung sind nun zwei Betrachtungen angebracht, nämlich

a) eine zusammenfassende, bei der die Auswirkungen des unterschiedlichen Ausbauzustandes (Verkehrs-

beschränkungen) und die der Anschlußstellen untersucht werden sollen, und

b) eine regionale, bei der auf die Streuung der Unfälle im Verlauf der einzelnen Strecken näher eingegangen werden soll.

Von den 1791 Straßenverkehrsunfällen, die sich 1953 auf den Bundesautobahnen in Baden-Württemberg ereigneten, wurden allein 1710 auf den Fahrbahnen selbst (Fahrspur und Überholspur) gezählt, 31 auf Anschlußstellen, und 2 auf Zu- und Abfahrten zu Tankstellen, Rast- und Parkplätzen sowie auf diesen Plätzen selbst

und 48 auf der Umleitung bei Denkendorf. Auf voll ausgebaute Strecken ohne Verkehrsbeschränkungen entfielen von der Gesamtzahl 1412 Verkehrsunfälle. Weitere 280 Unfälle wurden auf Autobahnstrecken mit Gegenverkehr, und 27 Unfälle auf Überleitungen von geteilter zu ungeteilter Fahrbahn oder umgekehrt registriert.

Ähnlich wie auf dem übrigen Straßennetz treten also auf den Bundesautobahnen Unfallhäufungen hervor, die in der Hauptsache durch ungünstige örtliche Verhältnisse bedingt sind. Das ist vor allem in den Bereichen des Autobahnverlaufs der Fall, in denen sich die Verkehrsteilnehmer in den eigentlichen Verkehrsfluß der Autobahn einordnen, oder wo sie diesen verlassen müssen. Wenn auch die Zahl der erfaßten Straßenverkehrsunfälle, die sich auf den Ein- bzw. Ausfahrten (Anschlußstellen) ereignet haben, nur gering ist, so sind die Unfallhäufungen auf den Autobahnen selbst im Bereich von Ein- und Ausfahrten recht beachtlich. Von den insgesamt 1791 Straßenverkehrsunfällen auf Bundesautobahnen in Baden-Württemberg ereigneten sich 330 oder rund 18 vH auf Autobahnabschnitten im Bereich von Ein- bzw. Ausfahrten (Anschlußstellen).

Ein weiteres, nicht zu unterschätzendes Gefahrenmoment liegt in den Autobahnabschnitten, die nur einbahnig (Fahrspur und Überholspur) für den Verkehr in beiden Richtungen freigegeben sind. Auf diesen Abschnitten wurden 280 Verkehrsunfälle, das sind 15,6 vH aller Autobahnunfälle, gezählt. Dabei stellen einbahnige Kurzstrecken (z. B. Brücken, Baustellen) mit den hierdurch bedingten Überleitungen von zweibahnigem zu einbahnigem Verkehr und umgekehrt größere Gefahrenstellen dar als lange, zusammenhängende Strecken, die nur einbahnig befahrbar sind, auf denen sich aber der Kraftfahrer leichter mit den Verhältnissen des Gegenverkehrs abfindet.

Es fällt auf, daß auf der Strecke Heilbronn – Stuttgart (Eltingen) die Zahlen der Verkehrsunfälle auf den Streckenabschnitten mit Gegenverkehr erheblich höher liegen als die entsprechenden Zahlen auf Streckenabschnitten mit „freier Fahrt“. Für die Autobahnstrecke Ulm – Karlsruhe ergibt sich eine verhältnismäßig hohe Anzahl von Verkehrsunfällen auf Anschlußstellen, die sich jedoch vor allem durch ihre Länge und die damit gegebene große Zahl von Anschlußstellen erklärt. Die relativ hohe Zahl der Unfälle, die sich auf Überleitungen von geteilter zu ungeteilter Fahrbahn auf der Autobahnstrecke Ulm – Karlsruhe ereignet haben, zeigt deutlich, daß eine Vielzahl von Verkehrsbeschränkungen auf nur kurzen Strecken größere Gefahrenmomente in sich bergen als lange zusammenhängende einbahnige Autobahnstrecken mit Gegenverkehr, wie sie vornehmlich auf der Strecke Heilbronn – Stuttgart (Eltingen) gegeben sind. Verkehrsbeschränkungen auf den Autobahnen werden sich nie gänzlich umgehen lassen, weil die erforderlichen Arbeiten für den Straßenunterhalt solche Beschränkungen notwendig machen. Es müßte jedoch aus Gründen der Verkehrssicherheit angestrebt werden – wenn einmal die heute noch nicht voll betriebsfähigen Teile dieser drei Autobahnzüge wiederhergestellt sind – in Verkehrsbeschränkungen lediglich die Fahrspur oder die Überholspur einzubeziehen, so daß Gegenverkehr grundsätzlich vermieden wird.

Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen in Baden-Württemberg im Jahr 1953

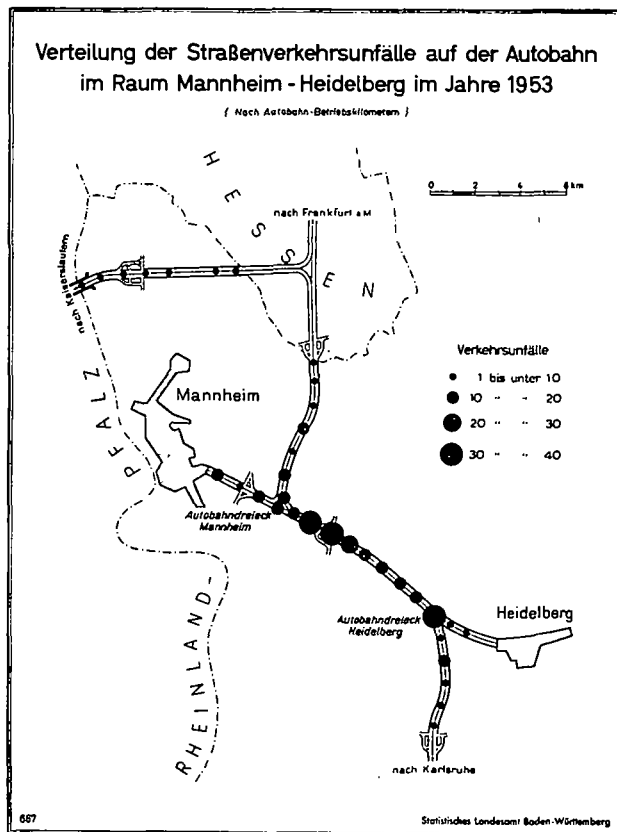
Bezeichnung	Bundesautobahnen insgesamt	davon Autobahnstrecke		
		Mannheim-Karlsruhe	Heilbronn-Stuttgart (Eltingen)	Ulm-Karlsruhe
Autobahnlänge in km . . . . .	290	88	49	153
Verkehrsunfälle insgesamt . . . . .	1791	774	122	895
davon auf				
durch Grünstreifen geteilter Fahrbahn	1412	674	19	719
ungeteilter Fahrbahn (Gegenverkehr) .	280	94	92	94
Überleitungen von geteilter zu				
ungeteilter Fahrbahn . . . . .	27	1	5	21
Anschlußstellen . . . . .	31	5	6	20
Tankstellen, Rast- und Parkplätzen				
(einschl. Zu- u. Abfahrten) . . . . .	2	—	—	2
Umleitung Denkendorf . . . . .	48	—	—	48
Auf Fahrbahnen im Bereich von				
Anschlußstellen . . . . .	330	191	14	125
Unfälle je 1 km . . . . .	6	9	3	6

Aus der oben wiedergegebenen Tabelle ist auch zu entnehmen, daß der Autobahnabschnitt Mannheim – Karlsruhe, bezogen auf 1 km, die höchste Unfalldichte aufweist. Bei der Länge von 88 km und einer Gesamtsumme von 774 Unfällen kommen hier rund 9 Unfälle auf 1 km. Auf der 153 km langen Strecke Ulm – Karlsruhe ereigneten sich insgesamt 895 Unfälle, also rund 6 auf 1 km. Auf den 49 Kilometern der Strecke Heilbronn – Stuttgart (Eltingen) wurden dagegen 122 Unfälle oder rund 3 auf 1 km gezählt. Die regionale Streuung der Unfälle ergibt dementsprechend für die drei Abschnitte gänzlich voneinander abweichende Bilder.

Auf der Autobahnstrecke Mannheim – Karlsruhe wurden insbesondere auf den Streckenabschnitten Heidelberg – Mannheim und auf dem Autobahndreieck bei Karlsruhe besonders hohe Unfallzahlen festgestellt. Wie die Verteilung der Straßenverkehrsunfälle auf der Bundesautobahn im Raum von Mannheim – Heidelberg zeigt, wurden auf dem die beiden Städte verbindenden Streckenabschnitt – soweit dieser gleichzeitig dem Durchgangsverkehr Frankfurt – Karlsruhe dient –, also in einer Länge von etwa 8 km, im Jahre 1953 allein 213 Straßenverkehrsunfälle gezählt. Das sind rund 27 Straßenverkehrsunfälle je 1 km Streckenlänge gegenüber nur rund 6 Verkehrsunfälle je km im Durchschnitt für das gesamte Autobahnnetz in Baden-Württemberg. Die Ursache für die beachtlichen Unfallhäufungen in diesem Gebiet liegen in den außerordentlich hohen Verkehrsstärken begründet, auf die weiter unten noch näher eingegangen wird<sup>1</sup>.

Die Strecke Heilbronn – Stuttgart (Eltingen) weist lediglich kurz nach ihrer Einmündung in die Strecke Ulm – Karlsruhe, etwa bei Betriebskilometer 583 vor dem Engelbergtunnel, einen durch Gefälle gekennzeichneten unfallreichen Streckenabschnitt auf. Für den übrigen Verlauf dieses Straßenzugs verteilen sich die Unfälle ohne besondere Schwerpunktbildungen auf die ganze Strecke.

<sup>1</sup> Vgl. S. 75.



Auf der Bundesautobahnstrecke *Ulm-Karlsruhe* sind die Unfälle weitgehend durch die vorhandenen zahlreichen Gefällstrecken mitbedingt. Um diesen Zusammenhang sichtbar zu machen, sind in dem beigegebenen Schaubild die nach Betriebskilometern ausgezählten Unfälle dem Höhenplan der Autobahn gegenübergestellt worden. Dabei sind auch die Ein- und Ausfahrten (Anschlußstellen), Zu- und Abfahrten zu Rast- und Parkplätzen bzw. Tankstellen angegeben. Das Schaubild enthält weiter Hinweise auf Dauersperrungen, die nahezu während des ganzen Jahres 1953 bestanden haben, soweit sie sich in den Unfallzahlen sichtbar auswirken. Dazu gehörten z. B. die Umleitung des Autobahnverkehrs auf der Landstraße bei Denkendorf, die einbah-

nige Strecke am Drackensteiner Hang, sowie die nur einbahnig befahrbaren Brücken (Neckarbrücke Wendlingen, Rohrbachviadukt, Kämpfelbachbrücke und Brücke bei Wolfartsweier).

Auffallend hoch liegen die Unfallzahlen bei den Betriebskilometern, für die beide Gefahrenmomente – Gefällstrecke und Veränderungen im durchgehenden Verkehr infolge der Anschlußstellen – gegeben sind. Als Gebiete besonderer Unfallhäufigkeit treten vor allem die Hänge zur Enz, Pfalz sowie zum Rhein hervor. Auch die Gefällstrecken zu beiden Seiten der Glems spiegeln sich in den entsprechenden Unfallzahlen wider. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Kirchheim/Teck und Stuttgart mit den relativ flachen Hängen zum Neckar treten die durch Anschlußstellen bedingten Gefahrenmomente stärker in den Vordergrund. Hier sind vor allem die Unfälle zu nennen, die sich auf der Umleitung des Autobahnverkehrs über die Landstraße bei Denkendorf ereignet haben. Sie sind im Schaubild den Betriebskilometern des Autobahnzuges zugeordnet, die wegen des durch Kriegseinwirkung zerstörten Sulzbachviadukts im Jahr 1953 noch nicht wieder in Betrieb gestellt waren. Die Unfälle am Aichelberg und am Drackensteiner Hang lassen sich dagegen nur durch die hier gegebenen außerordentlichen Höhenunterschiede im Verlaufe der Autobahn erklären. Am Drackensteiner Hang kommt dazu, daß die Aufstiegsstrecke noch nicht ausgebaut ist, so daß der Verkehr auf der für den Talverkehr vorgesehenen Fahrbahn in beiden Richtungen betrieben wird. Auf der Albhochfläche sind die Unfallzahlen für die einzelnen Autobahn-Betriebskilometer wegen der nur geringen Höhenveränderungen und der verhältnismäßig geringen Zahl von Anschlußstellen niedrig.

Allgemein betrachtet ist der Verlauf der Autobahnstrecke *Ulm – Karlsruhe* in seinem westlichen Teil, auf nordbadischem Gebiet, erheblich unfallreicher als in seinem östlichen Teil. Die Autobahn hat in diesem Stück auf kurzer Strecke mehrere Flußtäler mit vielfach noch etwas steileren Hängen zu überwinden, die zweifellos diese hohe Unfallhäufung begünstigen. Dazu kommt, daß die Bundesautobahnstrecke auf nordbadischem Gebiet, wie die Ergebnisse der Verkehrszählung 1952/53 bestätigen – auf die an anderer Stelle noch besonders eingegangen wird –, in stärkerem Maße benutzt wird als in ihren übrigen Teilen.

### Autobahnunfälle nach Monaten, Wochentagen und Tagesstunden

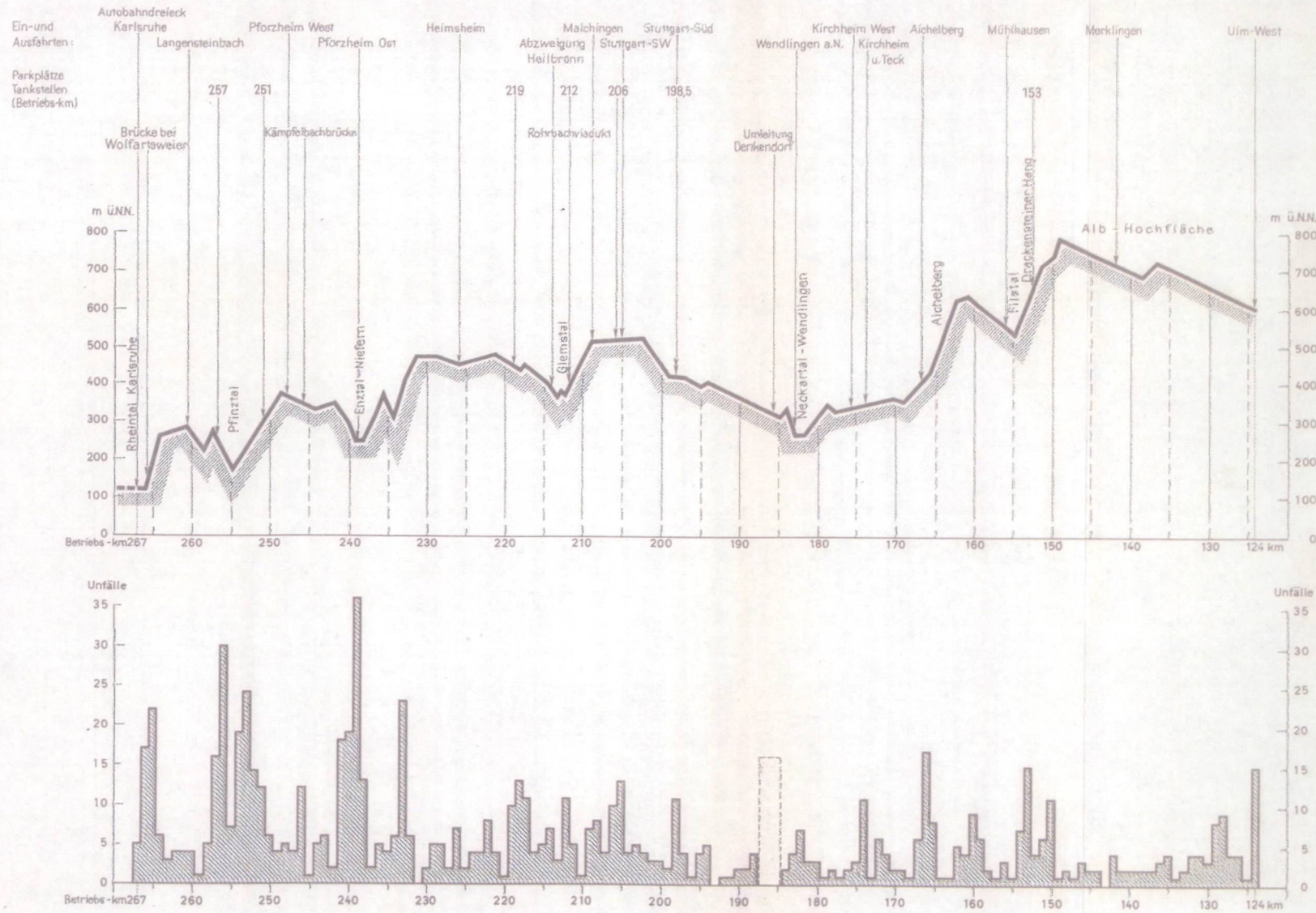
Im Laufe des Jahres zeigen die Zahlen der Straßenverkehrsunfälle einen unregelmäßigen Verlauf, in dem auch die unter jahreszeitlichem Einfluß schwankende Verkehrsbeteiligung, wie andererseits auch die in den Wintermonaten etwas erhöhten Verkehrsgefahren, zum Ausdruck kommen. Geht man hier von der Gesamtmasse der Unfälle, wie sie sich in nicht geschlossener Ortslage ereignet haben, aus, so ergibt die Kurve des monatlichen Verlaufs das folgende Bild, wie es auch umstehend dargestellt ist. Die Unfälle nehmen im Frühjahr – wesentlich durch die steigende Beteiligung der Kraftwagen am Verkehr bedingt – zu, erreichen in den Som-

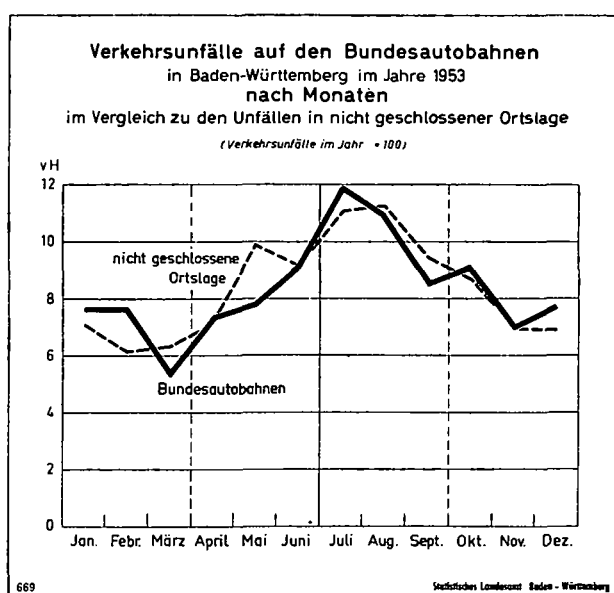
mermonaten ihren Höhepunkt, um danach bis zum Jahresende wieder abzufallen. Trotz der andersartigen Verkehrsstruktur auf den Bundesautobahnen ist der jahreszeitliche Verlauf hier ähnlich. Es ergibt sich jedoch für die Autobahnen eine etwas höhere Unfallhäufigkeit in den Wintermonaten als im Durchschnitt für die nicht geschlossene Ortslage.

In der Verteilung nach Wochentagen zeigen die Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen im allgemeinen geringere Unterschiede als auf dem gesamten Straßennetz des Landes oder in nicht geschlossener Ortslage.

# Die Strassenverkehrsunfälle auf der Autobahn Ulm-Karlsruhe im Jahre 1953

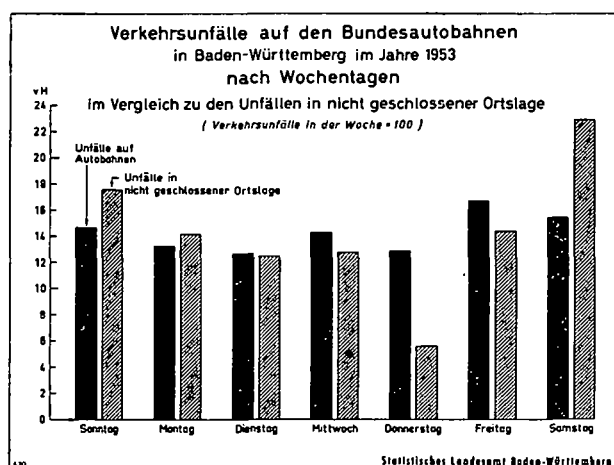
In Verbindung mit dem Höhenplan, dargestellt nach Betriebskilometern





Die allgemein zu beobachtende außerordentliche Steigerung der Unfallzahlen am Freitag und Samstag infolge des Wochenendverkehrs, der ein Zusammenwirken von Berufs- und Reiseverkehr darstellt, fehlt in diesen Ausmaßen auf den Bundesautobahnen ganz. Hier ebbt der gewerbliche Straßenverkehr – in der Hauptsache Fernverkehr –, der nach den Unfallzahlen am Freitag seinen Höchststand erreicht, am Samstag und Sonntag stark ab. Der auf dem übrigen Straßennetz bereits am Freitag und Samstag einsetzende Wochenendausflugsverkehr, der erfahrungsgemäß von einer erheblichen Steigerung der Unfallzahlen begleitet wird, spielt auf den Bundesautobahnen (Fernverkehrsstraßen) nur eine untergeordnete Rolle.

Die Verteilung nach Tages- und Nachtstunden zeigt deutlich, daß die Unfallzahlen, die offensichtlich von den jeweiligen Verkehrsstärken mit abhängen, auf den Bundesautobahnen anderen Gesetzen unterworfen sind als auf den übrigen Straßen. Der schon früh am Morgen einsetzende Berufsverkehr (Pendler), bei dem es sich vor allem um sogenannten Kurzstreckenverkehr zwischen Wohnsitz und Arbeitsplatz handelt, wirkt sich im allge-



### Verkehrsunfälle überhaupt und Autobahnunfälle im Jahre 1953 nach Monaten, Wochentagen und Tagesstunden

Monat Wochentag Tagesstunde	Straßenverkehrsunfälle in nicht geschlossener Ortslage		darunter auf Bundesautobahnen	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH

#### nach Monaten

Januar . . . . .	1 325	7,1	137	7,6
Februar . . . . .	1 154	6,1	137	7,6
März . . . . .	1 190	6,3	94	5,3
April . . . . .	1 333	7,1	132	7,4
Mai . . . . .	1 852	9,9	138	7,7
Juni . . . . .	1 731	9,2	164	9,2
Juli . . . . .	2 092	11,1	215	12,0
August . . . . .	2 126	11,3	197	11,0
September . . . . .	1 755	9,4	151	8,4
Oktober . . . . .	1 639	8,7	165	9,2
November . . . . .	1 287	6,9	123	6,9
Dezember . . . . .	1 290	6,9	138	7,7
<b>Zusammen</b>	<b>18 774</b>	<b>100</b>	<b>1 791</b>	<b>100</b>

#### nach Wochentagen

Sonntag . . . . .	3 304	17,6	264	14,7
Montag . . . . .	2 675	14,2	238	13,3
Dienstag . . . . .	2 351	12,5	228	12,7
Mittwoch . . . . .	2 403	12,8	257	14,4
Donnerstag . . . . .	1 045	5,6	231	12,9
Freitag . . . . .	2 696	14,4	296	16,5
Samstag . . . . .	4 300	22,9	277	15,5

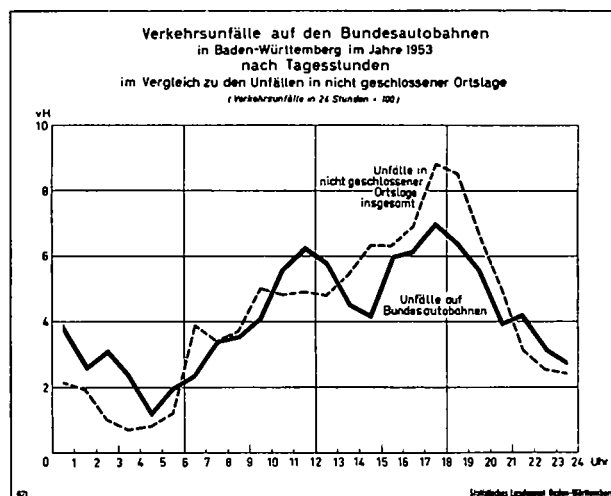
#### nach Tagesstunden

0—1	386	2,1	68	3,8
1—2	356	1,9	44	2,5
2—3	189	1,0	55	3,1
3—4	135	0,7	41	2,3
4—5	148	0,8	20	1,1
5—6	234	1,2	35	2,0
6—7	727	3,9	42	2,3
7—8	641	3,4	61	3,4
8—9	697	3,7	62	3,5
9—10	932	5,0	74	4,1
10—11	906	4,8	100	5,6
11—12	922	4,9	114	6,4
12—13	893	4,8	105	5,8
13—14	1 006	5,4	80	4,5
14—15	1 183	6,3	74	4,1
15—16	1 188	6,3	108	6,0
16—17	1 305	6,9	109	6,1
17—18	1 661	8,8	132	7,4
18—19	1 598	8,5	115	6,4
19—20	1 230	6,6	101	5,6
20—21	930	5,0	71	4,0
21—22	587	3,1	76	4,2
22—23	470	2,5	56	3,1
23—24	450	2,4	48	2,7

meinen bei den Unfallzahlen durch ein sprunghaftes Ansteigen zwischen 5.00 und 7.00 Uhr aus. Auf den Bundesautobahnen, die vornehmlich für den Fernverkehr benutzt werden, ist dagegen eine entsprechende Erscheinung nicht festzustellen. Auch der Tagesspitze, die für die Gesamtzahl der Unfälle im Durchschnitt für das Jahr 1953 in die Zeit von 17.00 bis 19.00 Uhr fällt, kommt auf den Bundesautobahnen nur eine geringe Bedeutung zu. In den Nachtstunden ereignen sich dagegen auf den Autobahnen relativ mehr Unfälle als es der Gesamtsumme entspricht. Wie im Ortsverkehr ergibt sich in der Mittagszeit, etwa von 13.00 bis 15.00 Uhr, auch



für Bundesautobahnen nur eine verhältnismäßig geringe Unfallhäufigkeit. Auf Straßenabschnitten in nicht geschlossener Ortslage ist eine Abnahme der Unfallzahlen während dieser Zeit dagegen nicht festzustellen. Das Anschwellen der Zahl der Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen während der Vormittagstunden und am späten Nachmittag hängt vor allem mit dem Personenkraftwagenverkehr zusammen. Dagegen sind an Unfällen während der späten Abendstunden und in den frühen Morgenstunden in der Mehrzahl der Fälle Lastkraftwagen beteiligt. Die verhältnismäßig niedrige Unfallhäufigkeit während der Mittagstunden hängt offensichtlich mit einer geringeren Verkehrsbeteiligung von Lastkraftwagen zusammen. Jedenfalls zeigen die Ergebnisse der Straßenverkehrs-Unfallstatistik für Bundesautobahnen, daß Lastkraftwagen im Durchschnitt für das Jahr 1953 während der Mittagstunden weniger häufig an Straßenverkehrsunfällen beteiligt waren als während der übrigen Tageszeit. Demgegenüber wurden von Unfällen, die sich in den frühen Morgenstunden oder während der Nacht ereignet haben, bei den zu diesen Zeiten im allgemeinen geringeren Verkehrsstärken auf den



Bundesautobahnen Lastkraftwagen relativ häufiger betroffen.

## Besonderheiten der Autobahnunfälle

Mit den Eintragungen im Statistischen Meldeblatt wird auch jeder Verkehrsunfall einer der Unfallarten zugeordnet, die in der nachstehenden Tabelle aufgeführt sind. Die Unfälle, die sich in die angegebenen Gruppen nicht eindeutig einreihen lassen, werden als „Unfälle auf andere Art“ zusammengefaßt. Dabei weicht die Gliederung der Straßenverkehrsunfälle nach Unfallarten für die Bundesautobahnen von der für Straßenverkehrsunfälle insgesamt gegebenen Verteilung recht erheblich ab.

Verteilung der Straßenverkehrsunfälle nach Unfallarten in vH

Art des Unfalles	Straßenverkehrsunfälle		
	insgesamt	in nicht geschlossener Ortslage	auf Autobahnen
1. durch Zusammenstoß zwisch. fahrenden Fahrzeugen . . . . .	42,3	34,5	8,0
2. durch Auffahren eines Fahrzeuges . . . . .			
a) auf ein voranfahrendes Fahrzeug . . . . .	9,2	12,9	35,1
b) auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug . . . . .	9,4	8,1	11,5
c) auf ein parkendes Fahrzeug . . . . .	5,0	1,2	1,6
d) auf ein anderes Hindernis . . . . .	6,3	8,7	4,7
3. zwisch. Kraftfahrzeug u. Fußgänger . . . . .	10,8	6,7	1,5
4. auf andere Art . . . . .	17,0	27,9	37,6
<b>Insgesamt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Während die Unfälle durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen etwas mehr als 40 vH der Gesamtsumme ausmachen, spielen sie auf den Autobahnen ihrer Eigenart entsprechend nur eine untergeordnete Rolle (8 vH). Auf den Autobahnen treten dagegen noch viel mehr als bei den Unfällen in nicht geschlossener Ortslage die nicht näher bezeichneten Unfälle hervor, deren hoher Anteil von 38 vH eine weitere Unter-

suchung erfordert. Gleichzeitig sind für den Autobahnverkehr auch noch die Unfälle kennzeichnend, die durch Auffahren eines Fahrzeugs auf ein voranfahrendes Fahrzeug zustande kommen.

Dieser zuletzt genannten Unfallart sind alle Unfälle zugerechnet, bei denen durch Streifen (seitliches Auffahren infolge falschen Überholens) Personen- oder Sachschaden zu verzeichnen war. Es handelt sich hier offensichtlich um solche Unfälle, für die im allgemeinen falsches Überholen und zu dichtes Auffahren im Verkehr angegeben werden. Der Anteil der Unfälle, die durch Auffahren eines Fahrzeugs auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug oder aber auf ein parkendes Fahrzeug zustande gekommen sind, ist bei den Bundesautobahnen höher als im Gesamtdurchschnitt aller Straßenverkehrsunfälle. Der Grund hierfür liegt darin, daß die Kraftfahrzeugführer im allgemeinen beim Schnellverkehr auf den Bundesautobahnen die Möglichkeit von verkehrswidrigem Halten bzw. Parken anderer Fahrzeuge nicht genügend berücksichtigen.

Es entspricht der Anlage der Bundesautobahnen, daß den Straßenverkehrsunfällen durch Auffahren eines fahrenden Fahrzeugs auf ein anderes Hindernis nur geringe Bedeutung zukommt. Meist sind es bei diesen Hindernissen auf der Fahrbahn Gegenstände, die von voranfahrenden Fahrzeugen verloren wurden (Teile der Ladung, Bremsklotz, Sprengring für Bereifung u. a.).

Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger kommen auf der Autobahn nur vereinzelt vor. Dabei handelt es sich jedoch um verhältnismäßig schwere Unfälle. So waren unter den 33 Verkehrsunfällen auf Bundesautobahnen, an denen Fußgänger beteiligt waren, 8 Unfälle mit Todesfolge, 16 Unfälle mit Schwerverletz-

ten, 3 Unfälle mit Leichtverletzten und nur 6 Unfälle mit Sachschaden.

Auffallend hoch ist der Anteil der nicht besonders spezifizierten Unfälle, der auf den Bundesautobahnen in der Hauptsache durch die großen Geschwindigkeiten bedingt ist. Sie sind „auf andere Art“ zustande gekommen als die bis jetzt behandelten Unfälle, an denen, wenn man vom „Auffahren auf ein anderes Hindernis“ absieht, durchweg mehrere Verkehrsteilnehmer – Fahrzeuge untereinander oder Fahrzeuge mit Fußgängern – beteiligt sind. Die Restgruppe der auf andere Art herbeigeführten Unfälle umfaßt dagegen hauptsächlich solche mit nur einem Verkehrsteilnehmer. Für die Beurteilung der Verkehrsunfälle auf der Autobahn ist deshalb gerade der hohe Anteil dieser Gruppe von besonderer Bedeutung.

Bei den meisten der auf andere Art zustande gekommenen Unfälle sind im Statistischen Meldeblatt unter „Bemerkungen und Ergänzungen“ Hinweise enthalten, die hollerithtechnisch bei der Aufbereitung der Erhebung im allgemeinen unberücksichtigt bleiben müssen. Eine manuelle Aufgliederung dieser Gruppe hat ergeben, daß es sich um die folgenden in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Unfallarten handelt:

Unfälle anderer Art auf den Autobahnen 1953	Insgesamt	davon Autobahnstrecke		
		Mannheim-Karlsruhe	Heilbronn-Stuttgart (Eltlingen)	Ulm-Karlsruhe
Abirren, Abkommen, Abtreiben, Abdrängen von der Fahrbahn . . . . .	271	148	13	110
Rutschen, Schleudern, Stürzen, Überschlagen, Umkippen . . . . .	297	116	21	160
Abrollen eines abgestellten Kraftfahrzeuges . . . . .	1	—	—	1
Durchbrechen von Absperrungen, Fahren auf Baustellen . . . . .	6	1	2	3
Sturz aus Pkw oder von Lkw . . . . .	9	4	—	5
Lösen eines Anhängers . . . . .	6	4	—	2
Materialfehler . . . . .	4	2	—	2
Brand eines Kraftfahrzeuges od. Anhängers . . . . .	18	9	—	9
Vergaserbrand . . . . .	2	1	—	1
Unfall zwischen Kraftfahrzeug und Tier . . . . .	9	5	—	4
Reifenbrand . . . . .	2	1	—	1
Lösen eines Rades . . . . .	2	1	—	1
Unfall zwischen Kraftfahrzeug und Radfahrer . . . . .	1	1	—	—
Auffahren auf Bordkante, Brückengeländer, Baum, Schild . . . . .	13	6	1	6
Steinflug, Steinschlag, Zertrümmerung der Windschutzscheibe . . . . .	18	5	—	13
Zu hohe Beladung, Brücke beschädigt . . . . .	1	1	—	—
Ohne nähere Angaben . . . . .	9	1	—	8
<b>Zusammen</b>	<b>669</b>	<b>306</b>	<b>37</b>	<b>326</b>

Die Mehrzahl dieser Unfallarten läßt erkennen, daß man es hierbei in der Hauptsache mit Geschwindigkeitsunfällen zu tun hat, auch wenn nicht für jeden Fall im Meldeblatt gleichzeitig übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände als Unfallursache angegeben wurde. Nach den ergänzenden Bemerkungen über die näheren Einzelheiten in den Statistischen Meldeblättern waren von 669 Verkehrsunfällen 297 auf

<sup>1</sup> Vgl. dazu S. 71.

#### Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg im Jahr 1953 – insbesondere auf Autobahnen – nach Unfallarten

Unfallart	Anzahl der Straßenverkehrsunfälle					
	insgesamt	in nicht geschlossener Ortslage	auf Bundesautobahnen	davon auf Streckenabschnitten		
				mit geteilter Fahrbahn	mit ungeteilter Fahrbahn	auf Anschlussstellen
Der Unfall ereignete sich						
1. durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen . . . . .	29 560	6 475	143	42	90	11
2. durch Auffahren eines Fahrzeugs auf ein						
a) voranfahrendes Fahrzeug . . . . .	6 423	2 423	628	543	79	6
b) im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug . . . . .	6 593	1 523	205	159	42	4
c) parkendes Fahrzeug . . . . .	3 460	229	29	21	7	1
d) anderes Hindernis . . . . .	4 423	1 634	84	61	22	1
3. zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger . . . . .	7 572	1 257	33	29	4	—
4. auf andere Art . . . . .	11 909	5 233	669	557	102	10
<b>Unfälle insgesamt</b>	<b>69 940</b>	<b>18 774</b>	<b>1 791</b>	<b>1 412</b>	<b>348</b>	<b>33</b>

1) Einschließlich Überleitungen von geteilter zu ungeteilter Fahrbahn. – 2) Einschließlich Umleitung bei Denkkendorf. – 3) Einschließlich Zu- und Abfahrten der Tankstellen, Rast- und Parkplätze.

Rutschen, Schleudern, Stürzen, Überschlagen und Umkippen zurückzuführen. Ein großer Teil dieser Unfälle hätte sich bei geringeren Fahrgeschwindigkeiten vermeiden lassen. Gesetzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen bestehen für die Bundesautobahnen nicht. Die gegebenen Voraussetzungen für den Schnellverkehr auf Bundesautobahnen verleiten jedoch häufig dazu, Geschwindigkeiten zu fahren, unter denen die Verkehrssicherheit sowohl des Fahrzeugs als auch des Fahrzeugführers erheblich vermindert wird. Die meisten dieser Unfälle haben sich auf zweibahniger, also voll betriebstauglicher Autobahn ereignet. Es werden also zum Teil Geschwindigkeiten gefahren, bei denen Fahrer und oft auch Fahrzeuge nicht mehr die erforderliche Verkehrssicherheit garantieren.

Die 271 Fälle, die von den Polizeibeamten als Abirren bzw. Abkommen von der Fahrbahn bezeichnet wurden, wird man als Auswirkungen der Ermüdung ansehen müssen, die weit häufiger eine Rolle spielt als das den Angaben über die unmittelbaren Feststellungen dieser Ursachen zu entnehmen ist<sup>1</sup>. Außer acht lassen der erforderlichen Sorgfaltspflicht, mangelndes Reaktionsvermögen, Ermüdung, Einschlafen u. ä. Ursachen beim Führer des Kraftfahrzeugs, auch in den Fällen, in denen die gesetzlich vorgeschriebene Höchstfahrzeit für die Führer von Lastkraftwagen bzw. Kraftomnibussen nicht überschritten wurde, sind mit die Hauptursache dieser Unfälle.

Von den anderen Unfallarten der Sammelgruppe sind noch Zertrümmerung der Windschutzscheibe durch Steinflug oder Steinschlag zu erwähnen, die insbesondere während der Wintermonate im Zusammenhang mit der Streutätigkeit etwas häufiger auftreten. Weiter waren noch die Unfälle auf Bundesautobahnen infolge Auffahren auf ein Hindernis neben der Fahrbahn, wie Bordkante, Brückengeländer, Baum bzw. Verkehrsschilder, sowie die Unfälle, bei denen Brand eines Kraft-

fahrzeugs oder eines Kraftfahrzeuganhängers eingetreten ist, nennenswert.

Betrachtet man die Gliederung nach diesen Unfallarten im einzelnen für die drei Autobahnabschnitte, so ergeben sich den jeweiligen Verkehrsverhältnissen entsprechende Unterschiede. So kamen auf 100 Autobahnunfälle auf der Strecke

	Mannheim-Karlsruhe	Heilbronn-Stuttgart	Ulm-Karlsruhe
Unfälle			
durch Zusammenstoß	5	33	7
durch Auffahren auf ein voranfahrendes Fahrzeug	36	16	37
Unfälle „auf andere Art“	40	30	37

In dem auffallend hohen Anteil der Unfälle durch Zusammenstoß in dem Abschnitt Heilbronn-Stuttgart kommen die dort sehr häufigen Verkehrsbeschränkungen, d. h. die hier vorherrschenden Strecken mit Gegenverkehr, zum Ausdruck. Daß hier keine besonders hohe Verkehrsdichte herrscht, ist auch daran zu sehen, daß der Anteil der Unfälle durch Auffahren auf ein voranfahrendes Fahrzeug verhältnismäßig niedrig ist. Bei den beiden anderen Autobahnstrecken wirkt sich die weit aus höhere Verkehrsdichte in einer verhältnismäßig hohen Häufigkeit der Unfälle durch Auffahren auf ein voranfahrendes Fahrzeug aus. Auf der Strecke Ulm-Karlsruhe kommen noch die zahlreichen örtlich bedingten Gefahrenstellen und die häufigeren Verkehrsbeschränkungen dazu. Bei allen drei Autobahnabschnitten spielen die Unfälle auf andere Art, die doch hauptsächlich auf schnelles Fahren zurückgehen, eine bedeutende Rolle.

Es fällt auf, daß die in den Tabellen angegebenen Zahlen der Zusammenstöße zwischen fahrenden Fahrzeugen in den Autobahnabschnitten Mannheim-Karlsruhe und Ulm-Karlsruhe vorwiegend auf den zweibahnigen Strecken zustande gekommen sind. Die Unfälle erklären sich hier vor allem durch verkehrswidriges Wenden, Rückwärtsfahren, zum Teil aber durch Fahren

#### Straßenverkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen in Baden-Württemberg im Jahr 1953 nach der Unfallart

Unfallart	Bundesautobahnen insgesamt	davon Autobahnstrecke		
		Mannheim-Karlsruhe	Heilbronn-Stuttgart (Eltlingen)	Ulm-Karlsruhe <sup>1)</sup>
Der Unfall ereignete sich				
1. durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen . . . . .	143	40	40	63
2. durch Auffahren eines Fahrzeugs auf ein				
a) voranfahrendes Fahrzeug . . . . .	628	277	18	333
b) im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug . . . . .	205	110	9	86
c) parkendes Fahrzeug . . . . .	29	9	3	17
d) anderes Hindernis . . . . .	84	18	11	55
3. zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger . . . . .	33	14	4	15
4. auf andere Art . . . . .	669	306	37	326
<b>Unfälle insgesamt</b>	<b>1 791</b>	<b>774</b>	<b>122</b>	<b>895</b>

<sup>1)</sup> Einschließlich Umleitung bei Denkendorf.

auf der falschen Fahrbahn. Mit besonderen Gefahren ist dieses verkehrswidrige Verhalten auf den Autobahnabschnitten, die sich durch außerordentlich hohe Verkehrsstärken auszeichnen, verbunden. Die Mehrzahl dieser Verkehrsunfälle wurde daher auf dem Streckenabschnitt Mannheim-Heidelberg, der außer dem Fernverkehr auch noch einen Teil des die beiden Städte verbindenden Kraftverkehrs aufzunehmen hat, gezählt. Aber auch im Gebiet um Karlsruhe wurden Häufungen dieser Unfallart festgestellt. In allen diesen Fällen von Zusammenstößen infolge links Abweichen bzw. Wenden auf den Grünstreifen, Rückwärtsfahren auf der Fahrbahn oder gar Fahren in entgegengesetzter Richtung als durch die Fahrbahn vorgesehen, ziehen die Kraftfahrer offensichtlich ein verkehrswidriges Verhalten einem längeren Umweg vor.

### Die beteiligten Verkehrsteilnehmer

Nach polizeilichen Feststellungen waren im Jahre 1953 in Baden-Württemberg 3192 Verkehrsteilnehmer an Autobahnunfällen beteiligt. Davon waren 42,7 vH Personenkraftwagen, 28,0 vH Liefer- und Lastkraftwagen, 13,8 vH Krafträder und 12,1 vH Fahrzeuge der Besatzungsmacht. Die restlichen 3,4 vH entfallen auf Kraftomnibusse, Zugmaschinen, Fahrräder, Fußgänger, herumlaufende Tiere und sonstige Verkehrsteilnehmer. Da nach den verkehrsrechtlichen Bestimmungen die Bundesautobahnen ausschließlich dem Kraftfahrzeugverkehr vorbehalten sind, ist die Verteilung der an Verkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer hier eine andere als auf dem übrigen Straßennetz. Fahrräder und Fußgänger treten nur vereinzelt auf. Auch dem Kraftrad – das wohl zum größeren Teil im Kurzstreckenverkehr Verwendung findet – kommt nach der Unfallbeteiligung auf den Bundesautobahnen nicht mehr die Bedeutung zu wie auf den anderen Straßen. Dagegen sind Militär-Kraftfahrzeuge und Zivil-Kraftfahrzeuge der Besatzungsmächte in erheblich stärkerem Maße in

Straßenverkehrsunfälle verwickelt als man nach den allgemeinen Ergebnissen der Straßenverkehrsunfallstatistik für das gesamte Straßennetz des Landes zunächst annehmen möchte. Den Hauptteil stellen jedoch auch auf den Bundesautobahnen die Personen- und Lastkraftwagen. Das zahlenmäßige Verhältnis von den an Verkehrsunfällen beteiligten Personenkraftwagen zu Liefer- und Lastkraftwagen entspricht auf Bundesautobahnen in Baden-Württemberg etwa dem für Unfälle auf Straßenabschnitten in nicht geschlossenen Ortslagen des übrigen Straßennetzes.

Unter den an Verkehrsunfällen auf Bundesautobahnen beteiligten Lastkraftwagen treten, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, die Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht (Leergewicht + Nutzlast) von 3501 kg und mehr, vor allem die Lastkraftwagen mit Anhänger, besonders hervor.

Aus allgemeinen wirtschaftlichen Überlegungen werden im Fernverkehr überwiegend nur schwerere Last-



### An Verkehrsunfällen auf den Autobahnen beteiligte Lastkraftwagen

Gesamtgewicht <sup>1)</sup> der Lastkraftwagen	Bei Unfällen			
	in nichtgeschlossenen Ortslagen		auf Bundesautobahnen	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH
bis 3500 kg mit Anhänger . . . . .	800	11,5	68	7,6
ohne Anhänger . . . . .	1 675	24,2	114	12,7
von 3501 kg mit Anhänger . . . . .	2 937	42,3	623	69,7
ohne Anhänger . . . . .	1 527	22,0	89	10,0
<b>Zusammen</b>	<b>6 939</b>	<b>100</b>	<b>894</b>	<b>100</b>

<sup>1)</sup> Bei Lastzügen des Zugfahrzeugs.

kraftwagen verwendet, was auch der Zusammensetzung des Verkehrs auf den Autobahnen das Gepräge gibt, das in den angegebenen Zahlen zum Ausdruck kommt.

Der Verkehr auf den Bundesautobahnen gibt ein eindrucksvolles Beispiel dafür, daß selbst eine gut ausgebauten Strecke nicht ohne weiteres einen Rückgang der Unfallzahlen verbürgt. Vielmehr läßt sich gerade bei solchen günstigen Verhältnissen nicht selten auch eine gewisse Vernachlässigung der Sorgfaltspflicht feststellen. Das geht aus dem hohen Anteil der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen mit nur einem Verkehrsteilnehmer hervor, der sich aus der nachstehenden Tabelle ergibt, in der die Unfälle nach der Zahl der daran beteiligten Verkehrsteilnehmer gegliedert worden sind:

### Unfälle nach der Zahl der daran beteiligten Verkehrsteilnehmer

Bezeichnung	Auf sämtlichen Straßen		auf Bundesautobahnen
	insgesamt	in nichtgeschl. Ortslage	
Unfälle mit			
1 Verkehrsteilnehmer . . . . .	14,3	24,4	33,7
2 Verkehrsteilnehmern . . . . .	79,8	68,1	57,4
3 und mehr Verkehrsteilnehmern	5,9	7,5	8,9
<b>Zusammen</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Der Anteil der Unfälle mit nur einem Verkehrsteilnehmer betrug auf den Bundesautobahnen etwas mehr als ein Drittel gegenüber nur einem Viertel bei den Unfällen in nicht geschlossener Ortslage oder nur 15 vH, wenn man die gesamte Masse aller Straßenverkehrsunfälle des Landes im Jahr 1953 in Betracht zieht. Auf der Autobahnstrecke Ulm – Karlsruhe mit ihrer Vielzahl von besonderen Gefahrenstellen machten die Unfälle mit nur einem Verkehrsteilnehmer sogar 36 vH der Gesamtsumme aus.

Es ist bereits darauf hingewiesen worden, daß sich diese statistische Masse weitgehend mit den Unfällen deckt, die durch „Auffahren auf ein Hindernis“ herbeigeführt worden sind und mit der Sammelgruppe, die als „Unfälle auf andere Art“ bezeichnet werden. Auch hier kann man unabhängig von den zugehörigen Eintragungen über Unfallursachen in den Statistischen Meldeblättern annehmen, daß diese Verkehrsunfälle zum überwiegenden Teil auf übermäßig schnelles Fahren zurückzuführen sind.

In diesem Zusammenhang ist es auch von Interesse, die ohne Mitwirkung anderer durch Unfall zu Schaden gekommenen Verkehrsteilnehmer einer eingehenderen Betrachtung zu unterziehen. Zu diesem Zweck werden nachstehend die an Autobahnunfällen überhaupt und an Autobahnunfällen mit nur einem Verkehrsteilnehmer beteiligten wichtigsten Fahrzeugarten einander gegenübergestellt:

An Unfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer	Bei Autobahnunfällen			
	überhaupt		mit nur einem Verkehrsteilnehmer	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH
Kraftfahrzeuge der Besatzungsmacht . . . . .	385	12,1	27	4,5
Krafträder . . . . .	442	13,8	139	23,7
Personenkraftwagen . . . . .	1 363	42,7	262	43,4
Lastkraftwagen . . . . .	894	28,0	164	27,2
Sonstige . . . . .	108	3,4	11	1,8
<b>Insgesamt</b>	<b>3 192</b>	<b>100</b>	<b>603</b>	<b>100</b>

### An Verkehrsunfällen, insbesondere auf Bundesautobahnen, beteiligte Verkehrsteilnehmer in Baden-Württemberg Jahr 1953

Verkehrsteilnehmer	Bei Straßenverkehrsunfällen insgesamt		Bei Unfällen in nichtgeschlossener Ortslage		Bei Unfällen auf Autobahnen							
					insgesamt		Mannheim-Karlsruhe		Heilbronn-Stuttgart (Eltingen)		Ulm-Karlsruhe	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
Kraftfahrzeuge der Besatzungsmacht . . . . .	7 024	5,2	1 683	4,9	385	12,1	162	11,6	29	12,9	194	12,3
Krafträder . . . . .	30 904	22,9	8 228	23,7	442	13,8	209	15,0	37	16,4	196	12,4
Personenkraftwagen . . . . .	41 531	30,8	10 625	30,6	1 363	42,7	611	43,9	78	34,5	674	42,8
Kraftomibusse . . . . .	2 102	1,6	724	2,1	25	0,8	7	0,5	1	0,4	17	1,1
Liefer- und Lastkraftwagen <sup>1)</sup> . . . . .	20 755	15,4	6 939	20,0	894	28,0	371	26,7	73	32,3	450	28,6
davon												
bis 3 500 kg mit Anhänger . . . . .	3 337	2,5	800	2,3	68	2,1	19	1,4	2	0,9	47	3,0
bis 3 500 kg ohne Anhänger . . . . .	7 199	5,3	1 675	4,8	114	3,6	41	3,0	10	4,4	63	4,0
von 3 501 kg mit Anhänger . . . . .	5 572	4,1	2 937	8,5	623	19,5	278	20,0	43	19,0	302	19,2
von 3 501 kg ohne Anhänger . . . . .	4 647	3,5	1 527	4,4	89	2,8	33	2,4	18	8,0	38	2,4
Zugmaschinen . . . . .	1 514	1,1	592	1,7	16	0,5	6	0,4	1	0,4	9	0,6
Fahrräder . . . . .	14 797	11,0	2 808	8,1	12	0,4	8	0,6	—	—	4	0,3
Fußgänger . . . . .	10 538	7,8	1 740	5,0	40	1,2	15	1,1	5	2,2	20	1,3
Geführte oder frei herumlaufende Tiere . . . . .	1 219	0,9	386	1,1	12	0,4	2	0,1	1	0,4	9	0,6
Sonstige Verkehrsteilnehmer . . . . .	4 388	3,3	977	2,8	3	0,1	1	0,1	1	0,5	1	0,0
<b>Insgesamt</b>	<b>134 772</b>	<b>100</b>	<b>34 702</b>	<b>100</b>	<b>3 192</b>	<b>100</b>	<b>1 392</b>	<b>100</b>	<b>226</b>	<b>100</b>	<b>1 574</b>	<b>100</b>

<sup>1)</sup> Gegliedert nach dem zulässigen Gesamtgewicht, bei Lastzügen des Zugfahrzeugs.

Unter 100 Verkehrsteilnehmern waren bei Autobahnunfällen überhaupt 12 Kraftfahrzeuge der Besatzungsmacht. Unter 100 Verkehrsteilnehmern, die allein, d. h. ohne Mitwirkung anderer zu Schaden gekommen sind, waren dagegen nur rund 5 Besatzungsfahrzeuge. Da die Autobahnen ausschließlich durch die amerikanische Zone verlaufen, wird es sich dabei hauptsächlich um amerikanische Fahrzeuge handeln. Der geringe Anteil der Besatzungsfahrzeuge an der Zahl der Unfälle mit nur einem Verkehrsteilnehmer ist insofern sehr bemerkenswert,

als für Kraftfahrzeuge der amerikanischen Besatzungsmacht im Gegensatz zu den deutschen verkehrsrechtlichen Bestimmungen ohne Unterschied der Fahrzeugkategorien Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten, die auch ständig überwacht werden. Die außerordentlich niedrige Beteiligung von Besatzungsfahrzeugen an diesen Unfällen mit nur einem Verkehrsteilnehmer kann man daher auch als Beweis für eine positive Auswirkung einer sinnvollen Geschwindigkeitsbegrenzung werten.

## Die wichtigsten Unfallursachen

Für die Auswertung der Straßenverkehrs-Unfallstatistik ist die Übersicht über die Zahl der von den Polizeibeamten vorläufig festgestellten Unfallursachen von besonderem Interesse. Die Statistik unterscheidet hierbei zwischen unmittelbaren, d. h. im fehlerhaften Verhalten des Menschen liegenden Ursachen, und äußeren Umständen und Verhältnissen. Sie beschränkt sich jedoch nicht auf die Erfassung einer Hauptursache. Ohne Unterschied sollen vielmehr alle Ursachen erhoben werden, die bei der polizeilichen Untersuchung des einzelnen Unfalls festgestellt werden können. Zur Feststellung mehrerer Ursachen kann es z. B. kommen, wenn Verhaltensfehler des Fahrers mit ungünstigen äußeren Umständen, z. B. etwa schlechten Witterungsverhältnissen, zusammentreffen, oder wenn sich zwei Verkehrsteilnehmer gleichzeitig verkehrswidrig benehmen.

Insgesamt wurden für die 1791 Straßenverkehrsunfälle des Jahres 1953 auf den Bundesautobahnen in Baden-Württemberg von den die Unfälle aufnehmenden Polizeibeamten 2808 Unfallursachen festgestellt. Von der Gesamtzahl der Feststellungen beziehen sich 72,9 vH auf unmittelbare Unfallursachen. Dazu gehören in erster Linie fehlerhaftes Verhalten der Fahrer (1843 Fälle), technische Mängel beim Fahrzeug oder vorschriftswidrige Beladung (174 Fälle), für die der Fahrer ebenfalls verantwortlich zu machen ist, und schließlich nicht-berechtigte Benutzung der Autobahn durch Fußgänger (32 Fälle). Daneben sind 759 Fälle (27,1 vH) gezählt worden, bei denen äußere Umstände, wie Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse und andere, zur Entstehung des Unfalls geführt oder beigetragen haben.

Innerhalb der Zählung der Unfallursachen treten wiederum die Besonderheiten der Autobahnunfälle in Erscheinung. Auf 100 Unfälle kamen Unfallursachen:

	in geschlossener Ortslage	in nicht geschlossener Ortslage	auf Bundes- autobahnen
Ursachen beim Führer eines Fahrzeuges	117	121	103
beim Fahrzeug (techn. Mängel)	5	9	10
beim Fußgänger	13	6	2
äußere Umstände	27	42	42
Ursachen zusammen	162	178	157

Auf den Autobahnen entfielen der Zahl nach weniger Feststellungen von Ursachen als allgemein bei Unfällen

in geschlossener oder nicht geschlossener Ortslage. Ursachen, die beim Fußgänger liegen, spielen der Struktur des Verkehrs auf der Autobahn entsprechend keine Rolle. Es fällt aber auch auf, daß die Zahl der auf 100 Unfälle bezogenen Ursachen beim Fahrzeugführer geringer ist als in geschlossener oder nicht geschlossener Ortslage. Man wird hierin – wenn man von den noch bestehenden Verkehrsbeschränkungen auf der Autobahn absieht – in gewissem Sinne eine Wirkung der flüssigeren, weder durch Kreuzungen noch durch unübersichtliche Stellen behinderten Fahrweise erblicken können. Umgekehrt spielen technische Mängel im Verkehr auf den freien

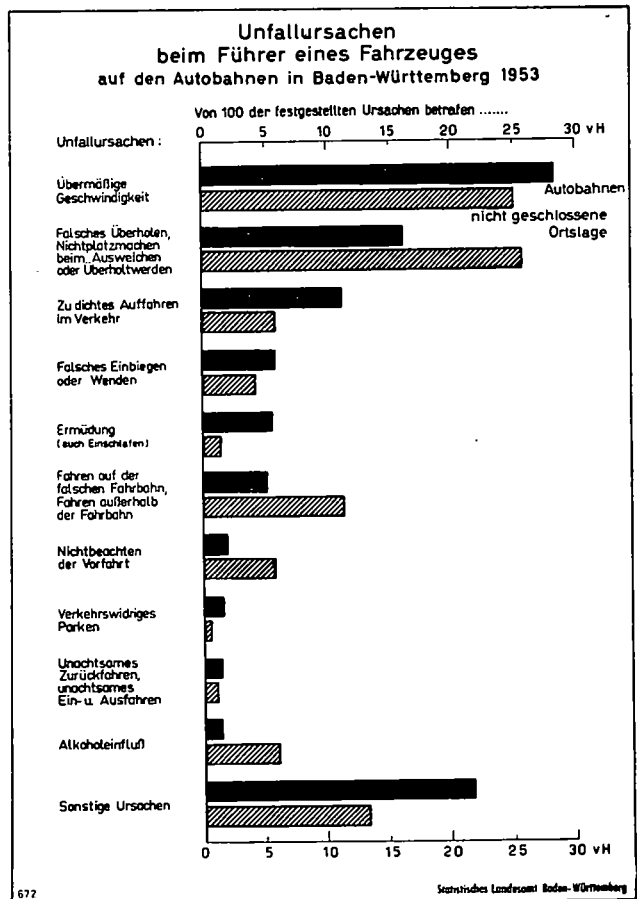
### Die Feststellungen von Unfallursachen bei Verkehrsunfällen in Baden-Württemberg 1953

Bezeichnung	Bei Straßenverkehrsunfällen					
	insgesamt		in nicht geschlossener Ortslage		auf Bundesautobahnen	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
Unmittelbare Ursachen beim Führer eines Fahrzeuges						
Kraftrad . . . . .	23 111	28,1	6 878	30,4	265	14,4
Personenkraftwagen . . . . .	29 171	35,4	7 544	33,3	945	51,3
Kraftomnibus . . . . .	1 238	1,5	385	1,7	17	0,9
Lastkraftwagen . . . . .	15 713	19,1	5 112	22,6	592	32,1
Fahrrad . . . . .	10 406	12,6	1 973	8,7	9	0,5
sonstige Fahrzeuge . . . . .	2 695	3,3	759	3,3	15	0,8
<b>Insgesamt:</b>	<b>82 334</b>	<b>100</b>	<b>22 651</b>	<b>100</b>	<b>1 843</b>	<b>100</b>
Ursachen beim Fahrzeug oder seiner Ladung (Technische Mängel)						
Kraftrad . . . . .	742	17,9	327	18,8	33	19,0
Personenkraftwagen . . . . .	857	20,7	393	22,7	58	33,3
Kraftomnibus . . . . .	62	1,5	18	1,0	3	1,7
Lastkraftwagen . . . . .	1 354	32,7	555	32,0	68	39,1
Fahrrad . . . . .	520	12,6	172	9,9	1	0,6
sonstige Fahrzeuge . . . . .	607	14,6	270	15,6	11	6,3
<b>Insgesamt:</b>	<b>4 142</b>	<b>100</b>	<b>1 735</b>	<b>100</b>	<b>174</b>	<b>100</b>
Unmittelbare Ursachen und Umstände						
Ursachen beim Führer eines Fahrzeuges	82 334	70,9	22 651	67,8	1 843	65,6
Ursachen beim Fahrzeug und seiner Ladung . . . . .	4 142	3,6	1 735	5,2	174	6,2
Ursachen beim Fußgänger . . . . .	7 791	6,7	1 040	3,1	32	1,1
Straßenverhältnisse . . . . .	15 515	13,4	5 335	16,0	463	16,5
Witterungseinflüsse . . . . .	3 783	3,3	1 742	5,2	201	7,2
Andere Einflüsse . . . . .	2 457	2,1	892	2,7	95	3,4
<b>Insgesamt</b>	<b>116 022</b>	<b>100</b>	<b>33 395</b>	<b>100</b>	<b>2 808</b>	<b>100</b>

Strecken außerhalb der Ortschaften, vor allem auf der Autobahn, eine größere Rolle als etwa im Ortsverkehr. Bei den Autobahnunfällen handelt es sich in der Hauptsache um unmittelbare Ursachen, die für den Schnellverkehr charakteristisch sind. Während Nichtbeachten der Vorfahrt, falsches Einbiegen oder Wenden, um nur einige der wichtigsten unmittelbaren Unfallursachen zu nennen, auf Bundesstraßen, Landstraßen I. und II. Ordnung sowie auf den nicht besonders klassifizierten Straßen vorherrschen, steht übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände auf Autobahnen unter den unmittelbaren Unfallursachen mit Abstand an erster Stelle.

Im einzelnen erhärten die durch die Polizeibeamten vorläufig getroffenen Feststellungen über die Unfallursachen die bereits auf Grund der anderen Angaben im Statistischen Meldeblatt aufgezeichneten Besonderheiten des Autobahnverkehrs. Auf „Nichtbeachten der Vorfahrt“ – an Anschlußstellen des übrigen Straßennetzes, oder aber an Abzweigungen zu Park-, Rast- und Tankplätzen – entfielen auf den Bundesautobahnen 1,9 vH der insgesamt beim Führer des Fahrzeugs festgestellten unmittelbaren Unfallursachen gegenüber 16,3 vH auf dem gesamten Straßennetz in geschlossener und nicht geschlossener Ortslage. „Falschem Einbiegen oder Wenden“ kommt auf Grund der vorläufigen Feststellungen als Unfallursache auf den Bundesautobahnen mit 5,8 vH der Gesamtzahl der Ursachen beim Führer des Fahrzeugs ein größeres Gewicht zu, als man zunächst annehmen würde. Hierbei muß man jedoch berücksichtigen, daß Fälle von unachtsamem Ausbiegen nach links sowie scharfem Rechtseinbiegen nach beendetem Überholen (Schneiden) in diesen Zahlen mit enthalten sind. Der außerordentlich hohe Anteil der Unfallursache „falsches Überholen oder Vorbeifahren“ bestätigt, daß eine insbesondere für das Überholen gut ausgebaute Straßenstrecke allein nicht genügt, um Unfälle zu verhindern, wenn nicht gleichzeitig der Verkehr selbst eine viel straffere Disziplin hält. Die Zahlen der Unfallursachen „falsches Überholen und Vorbeifahren“ zusammen mit der hohen Zahl von Feststellungen „übermäßiger Geschwindigkeit“ (28,2 vH der Unfallursachen beim Führer des Fahrzeugs) zeigen, daß die zunehmende Breite und Übersicht der Fahrbahnen eher zu einem Nachlassen der Sorgfalt im Verkehr und zu einem Fahren mit hohen Geschwindigkeiten führt. Diesen Schluß bestätigt der Anteil der Ursache „zu dichtes Auffahren im Verkehr“ an der Gesamtzahl der vorläufig festgestellten unmittelbaren Unfallursachen beim Führer des Fahrzeugs. Er liegt mit 11,3 vH auf den Bundesautobahnen, die ihrer Bauart nach nicht in diesem Maße zu relativ dichter Verkehrsfolge zwingen wie andere Straßenzüge, sogar höher als im Durchschnitt für das gesamte Straßennetz des Landes mit 5,7 vH.

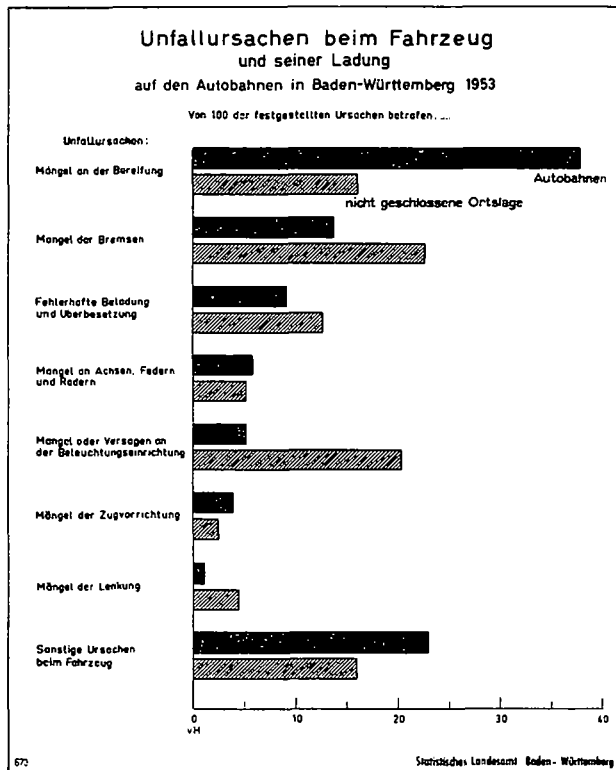
Die erhebliche Bedeutung, die dem Ermüdungsfaktor bei Autobahnunfällen zukommt, wurde bereits an anderer Stelle aufgezeigt. Sie spiegelt sich aber auch in den unterschiedlichen Anteilen für diese Unfallursache an der Gesamtzahl der dem Führer des Fahrzeugs zuzurechnenden Ursachen bei einem Vergleich der Bundesautobahnen (5,7 vH) mit dem gesamten Straßennetz (0,5 vH) wider. Wenn man berücksichtigt, daß ihre Ermittlung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist<sup>1</sup>, so kann man annehmen, daß Ermüdung viel häufiger vorkommt



als die festgestellten Zahlen zeigen. So fällt z. B. auch auf, daß bei den Autobahnunfällen der Anteil der nicht besonders spezifizierten Unfallursachen sehr hoch ist. Er betrug 16 vH gegenüber 5 vH im Durchschnitt aller Straßenverkehrsunfälle. Eine Aufgliederung dieser sonstigen Ursachen hat ergeben, daß sie zu einem großen Teil ebenfalls auf Ermüdung zurückgeführt werden können. Die hierzu in den Statistischen Meldeblättern gemachten Anmerkungen enthalten Angaben wie Unachtsamkeit und Außerachtlassen der nötigen Sorgfalt, die zweifellos als vielleicht etwas geringerer Grad von Ermüdung anzusprechen sind.

Unter den technischen Mängeln, die von den Polizeibeamten als Ursache oder Mitursache bei Verkehrsunfällen festgestellt wurden, nehmen für die Summe der Unfälle in geschlossener und nicht geschlossener Ortslage „Mängel der Bremsen“ den breitesten Raum ein. Nahezu ein Drittel aller Ursachen beim Fahrzeug (technische Mängel) und seiner Ladung waren auf solchen Schaden zurückzuführen. Die Besonderheiten der Autobahnunfälle äußern sich in den Zahlen für technische Mängel in der Weise, daß hier im Zusammenhang mit den höheren Geschwindigkeiten Mängel an der Bereifung mit rund 38 vH aller Ursachen beim Fahrzeug und

<sup>1</sup> Die sicheren Feststellungen von Ermüdung (bzw. Einschlafen) des Kraftfahrers werden sich im allgemeinen auf Fälle beschränken, in denen man den Kraftfahrern Verstöße gegen § 15 a der Straßenverkehrszulassungsordnung – StVZO –, die Bestimmungen über die Höchstdauer der täglichen Lenkung von Lastkraftwagen und Kraftomnibussen enthält, nachweisen kann.



seiner Ladung überwiegen. Auch hier ist der Anteil für die nicht besonders spezifizierten Ursachen mit 23,0 vH wieder besonders hoch. Auf mangelhafte Bremsen entfielen von der Gesamtzahl der Ursachen beim Fahrzeug nur rund 14 vH.

Die Gesamtzahl der Unfallursachen, die in den Straßenverhältnissen und Witterungsverhältnissen begründet liegen, ist auf den Bundesautobahnen relativ höher als auf den übrigen Straßen. Für die Bundesautobahnen mit ihren Betondecken, an denen Schäden nur vereinzelt auftreten, erscheint der Anteil der vorläufig festgestellten Umstände infolge Straßenverhältnissen im Vergleich zum übrigen Straßennetz zunächst unwahrscheinlich hoch. Die Erklärung hierfür liegt mit darin, daß in diesen Zahlen neben den vereinzelt festgestellten von Schlaglöchern und Frostaufbrüchen auch alle Feststellungen von vorübergehend schlechtem Straßenzustand als Folge von Witterungseinflüssen (Regen, Schnee, Glätte durch Eis und sonstige Einflüsse, wie Glätte durch ausgeflossenes Öl) enthalten sind. In der nebenstehenden Tabelle über die vorläufig festgestellten Umstände, die zu dem Zustandekommen von Verkehrsunfällen geführt oder beigetragen haben, wurde daher eine Untergliederung in Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse auf die Straße, und sonstige Straßenverhältnisse durch andere Einflüsse bedingt, vorgenommen. Den Feststellungen von Umständen, die nicht unmittelbar mit dem baulichen Zustand der Straße im Zusammenhang stehen, kommt auf den Bundesautobahnen eine besondere Bedeutung zu. Glätte oder Schlupfrigkeit der Fahrbahn durch Regen, Schnee, Eis sowie durch ausgeflossenes Öl sind Gegebenheiten, gegen die man zunächst nichts unternehmen kann, wenn man von der Streutätigkeit im Winter sowie dem Streuen auf Strecken-

### In äußeren Umständen liegende Unfallursachen 1953

Bezeichnung	Feststellungen von Unfallursachen			
	in nicht geschlossener Ortslage		auf Bundesautobahnen	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH
<b>Straßenverhältnisse</b>				
Schlechter Zustand der Straßenoberfläche	416	5,2	12	1,6
Wechsel der Fahrbahndecke	46	0,6	9	1,2
Enge und Unübersichtlichkeit				
a) ständiger Zustand	843	10,6	—	—
b) durch Bauarbeiten erzeugt	168	2,1	21	2,8
Unzureichende Beschilderung	39	0,5	1	0,1
Unzureichende Beleuchtung der Straßen und der Verkehrszeichen	24	0,3	—	—
Sonstige Mängel der Straße	214	2,7	7	0,9
<b>Witterungseinflüsse auf die Straße</b>				
Glätte oder Schlupfrigkeit der Fahrbahn				
a) durch Regen	1 072	13,5	104	13,7
b) durch Schnee oder Eis	2 363	29,7	264	34,8
<b>Straßenverhältnisse durch andere Einflüsse bedingt</b>				
Glätte oder Schlupfrigkeit der Fahrbahn durch Öl, Dung usw.	150	1,9	45	5,9
<b>Witterungseinflüsse auf die Sicht</b>				
Nebel	980	12,0	128	16,6
Starker Regen, Hagelschauer, Schneegestöber	629	7,9	65	8,6
Sonstige Witterungseinflüsse	153	1,9	10	1,3
<b>Andere Einflüsse</b>				
Tier auf der Fahrbahn	440	5,5	20	2,6
Sonstiges Hindernis auf der Fahrbahn	187	2,3	19	2,5
Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranken	8	0,1	—	—
Sonstige Einflüsse	257	3,2	58	7,4
<b>Zusammen</b>	<b>7 969</b>	<b>100</b>	<b>789</b>	<b>100</b>

abschnitten mit ausgeflossenen Öl absieht. Der Kraftfahrer muß solche Straßenabschnitte entsprechend berücksichtigen, um so mehr als sie im Zusammenhang mit übermäßiger Geschwindigkeit ein besonderes Gefahrenmoment auf den Bundesautobahnen darstellen. Dies gilt insbesondere für Glätte und Schlupfrigkeit der Fahrbahnen durch ausgeflossenes Öl, da sich der Fahrzeugführer im allgemeinen für längere zusammenhängende Streckenabschnitte äußerlich leicht erkennbaren schlechteren Straßenverhältnissen durch Regen, Schnee oder Eis besser anpassen kann als solchen unerwartet auftretenden Gefahrenstellen. Welche Auswirkungen ausgeflossenes Öl auf die Fahrbahnen zur Folge haben kann, soll an einem Einzelbeispiel gezeigt werden. Die folgenden 9 Straßenverkehrsunfälle haben sich am Sonntag, den 26. Juli 1953, auf der Autobahnstrecke Ulm – Karlsruhe bei Betriebskilometer 256 innerhalb 45 Minuten ereignet:

1. Unfall: 14.20 Uhr, beteiligt 1 Kraftfahrer;  
Unfallfolgen: 1 Schwerverletzter.
2. Unfall: 14.25 Uhr, beteiligt 1 Kraftfahrer;  
Unfallfolgen: 2 Schwerverletzte.
3. Unfall: 14.30 Uhr, beteiligt 1 Kraftfahrer;  
Unfallfolgen: 1 Schwerverletzter.
4. Unfall: 14.35 Uhr, beteiligt 1 Kraftfahrer;  
Unfallfolgen: 2 Schwerverletzte.
5. Unfall: 14.40 Uhr, beteiligt 1 Kraftfahrer;  
Unfallfolgen: 1 Schwerverletzter.

6. Unfall: 14.50 Uhr, beteiligt 1 Kraftrad;  
Unfallfolgen: 2 Schwerverletzte.

7. Unfall: 14.55 Uhr, beteiligt 1 Kraftrad;  
Unfallfolgen: 2 Schwerverletzte.

8. Unfall: 15.00 Uhr, beteiligt 1 Kraftrad;  
Unfallfolgen: 2 Schwerverletzte.

9. Unfall: 15.05 Uhr, beteiligt 1 Kraftrad;  
Unfallfolgen: 2 Schwerverletzte.

Es handelt sich dabei durchweg um Unfälle, an denen jeweils nur ein einzelnes Kraftrad beteiligt war und bei denen nach den Angaben im Statistischen Meldeblatt Sturz auf Ölspur vorgelegen hat.

## Die Unfallfolgen

Bei Verkehrsunfällen auf den Bundesautobahnen in Baden-Württemberg kamen im Jahre 1953 insgesamt 86 Personen ums Leben. Weitere 1193 Personen erlitten Verletzungen, die in der Mehrzahl der Fälle schwerer Natur waren, so daß im ganzen 719 Personen einer stationären, d. h. einer Krankenhausbehandlung bedurften. Die im Laufe von 30 Tagen nach dem Unfall an dessen Folgen verstorbenen Personen sind dabei den Getöteten zugerechnet worden. Wie in den vorangegangenen Abschnitten soll auch hier wieder durch einen Vergleich mit der Masse der Unfälle, die sich insgesamt in nicht geschlossener Ortslage ereignet haben, das Besondere der Autobahnunfälle hervorgehoben werden. Zu diesem Zweck werden die Zahlen der getöteten und verletzten Personen jeweils auf die Zahl der Unfälle bezogen. Auf 1000 Unfälle kamen danach in nicht geschlossener Ortslage 49 Tote, 388 Schwer- und 398 Leichtverletzte, auf Autobahnen dagegen 48 Tote, 401 Schwer- und 265 Leichtverletzte. Bei der Zahl der Getöteten ist der Unterschied zwischen dem Durchschnitt der nicht geschlossenen Ortslage und der Autobahnen nicht bedeutend. Er wird erst voll sichtbar bei der Zahl der Schwerverletzten. Bei Unfällen auf den Autobahnen ist also durchweg erheblich schwererer Personenschaden entstanden als im Durchschnitt der nicht geschlossenen Ortslage; eine Tatsache, die zweifellos auch als eine Erscheinung des Schnellverkehrs anzusprechen ist. Besonders hoch waren die Zahlen der Getöteten und Verletzten im Autobahnabschnitt Heilbronn — Stuttgart (Eltingen), wo auf 100 Unfälle allein 7 Tote und rund 57 Schwerverletzte kamen. Die hier bestehenden Beschränkungen des Verkehrs (Strecken mit Gegenverkehr) haben zweifellos noch verschärfend gewirkt.

### Die bei Verkehrsunfällen in nichtgeschlossener Ortslage und auf Autobahnen getöteten und verletzten Personen in Baden-Württemberg 1953

Getötete und Verletzte	In nicht geschlossener Ortslage insgesamt	Auf Bundesautobahnen			
		insgesamt	davon im Abschnitt		
			Mannheim — Karlsruhe	Heilbronn — Stuttgart (Eltingen)	Ulm — Karlsruhe
Getötete . . . . .	928	86	34	9	43
Schwerverletzte . .	7 275	719	272	69	378
Leichtverletzte . .	7 467	474	203	40	231
<b>Zusammen</b>	<b>15 670</b>	<b>1 279</b>	<b>509</b>	<b>118</b>	<b>652</b>
Auf 1000 Unfälle kamen . . .					
Getötete . . . . .	49	48	44	74	48
Schwerverletzte . .	388	401	351	585	422
Leichtverletzte . .	398	265	262	328	258
<b>Zusammen</b>	<b>835</b>	<b>714</b>	<b>657</b>	<b>967</b>	<b>728</b>

Eine Aufgliederung nach den verschiedenen Bereichen der Autobahnen zeigt, daß die Mehrzahl der getöteten und verletzten Personen auf geteilter, also voll betriebstüchtiger Fahrbahn verunglückt ist. Auch das ist eine Bestätigung dafür, daß die Zahlen der Getöteten sowie die der Schwerverletzten auf den Bundesautobahnen vornehmlich mit dem Fahren hoher Geschwindigkeiten im Zusammenhang stehen.

### Bei Verkehrsunfällen auf Autobahnen getötete und verletzte Personen in Baden-Württemberg im Jahr 1953

Bezeichnung	Getötete und verletzte Personen insgesamt		davon					
			Getötete		Verletzte			
	Anz.	vH	Anz.	vH	Anz.	vH	in stationäre Behandlung übergeführt	sonstige
<b>Insgesamt</b>	<b>1 279</b>	<b>100</b>	<b>86</b>	<b>100</b>	<b>719</b>	<b>100</b>	<b>474</b>	<b>100</b>
davon auf								
durch Grünstreifen geteilter Fahrbahn . .	1 004	78,5	70	81,4	564	78,4	370	78,1
ungeteilter Fahrbahn (Gegenverkehr) . .	221	17,3	15	17,4	127	17,7	79	16,7
Überleitung von geteilter zu ungeteilter Fahrbahn . . . . .	15	1,2	—	—	11	1,5	4	0,8
Anschlußstellen . . . . .	15	1,2	—	—	7	1,0	8	1,7
Tankstellen, Rast- und Parkplätzen (einschl. Zu- und Abfahrten) .	—	—	—	—	—	—	—	—
Umleitung bei Denkendorf . . . . .	24	1,8	1	1,2	10	1,4	13	2,7
Von den Autobahnunfällen ereigneten sich auf								
Fahrbahnen im Bereich von Anschlußstellen . . . . .	207	16,2	10	11,6	96	13,4	101	21,3
auf den Strecken								
Mannheim — Karlsruhe	509	39,8	34	39,5	272	37,8	203	42,8
Heilbronn — Stuttgart (Eltingen) . . . . .	118	9,2	9	10,5	69	9,6	40	8,4
Ulm — Karlsruhe . . . . .	652	51,0	43	50,0	378	52,6	231	48,8

Etwa 80 vH der Getöteten und Verletzten sind auf Kraftwagen und rund 18 vH auf Krafträdern verunglückt. Eine besonders bedauerliche Erscheinung ist, daß auf den Bundesautobahnen die nichtberechtigten Verkehrsteilnehmer, nämlich Fußgänger und Radfahrer, unter den Getöteten besonders hoch beteiligt sind. Aus den Angaben in den Statistischen Meldeblättern ist für die Mehrzahl der Unfälle, an denen Fußgänger beteiligt waren, lediglich „Überschreiten der Fahrbahn“ festgestellt worden. Ob es sich dabei um Straßenarbeiter, Personen, die zu vorschriftswidrig abgestellten Kraftfahrzeugen gehören oder um „Anhalter“ gehandelt hat, geht aus den Angaben des Statistischen Meldeblatts nicht hervor.

Bei Verkehrsunfällen auf Autobahnen getötete sowie schwer-  
verletzte Personen nach der Art ihrer Verkehrsbeteiligung in  
Baden-Württemberg im Jahr 1953

Verkehrsbeteiligung	Getötete				Schwerverletzte			
	in nicht ge- schlossener Ortslage		auf Bundes- autobahnen		in nicht ge- schlossener Ortslage		auf Bundes- autobahnen	
	An- zahl	vH	An- zahl	vH	An- zahl	vH	An- zahl	vH
Verunglückt								
auf Kraftrad	437	47,1	20	23,3	3634	50,0	249	34,6
Kraftwagen	188	20,3	53	61,6	1816	25,0	434	60,4
Fahrrad	131	14,1	1	1,2	966	13,3	7	1,0
als Fußgänger	141	15,2	10	11,6	710	9,7	15	2,1
andere	31	3,3	2	2,3	149	2,0	14	1,9
<b>Zusammen</b>	<b>928</b>	<b>100</b>	<b>86</b>	<b>100</b>	<b>7275</b>	<b>100</b>	<b>719</b>	<b>100</b>

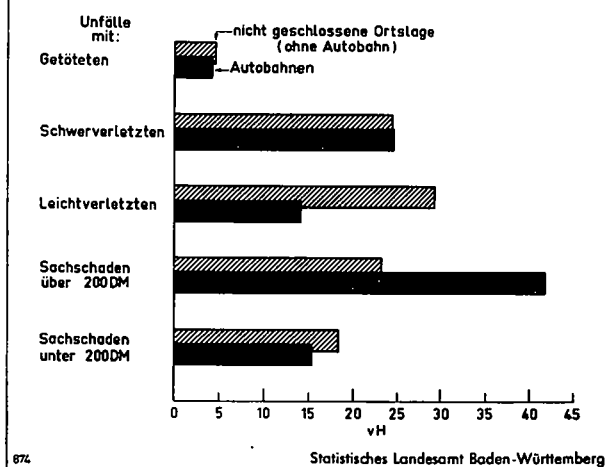
Feststellungen des gesamten materiellen Schadens, der durch Verkehrsunfälle entstanden ist, sind im Rahmen der amtlichen Statistik nicht vorgesehen. Es werden neben den Zahlen der getöteten und verletzten Personen nur noch Angaben darüber erhoben, ob bei den Unfällen auch ein Sachschaden bis zur Höhe von rund 200 DM oder von mehr als 200 DM eingetreten ist. In Verbindung damit läßt sich für die Untersuchung der Verkehrsunfälle noch eine weitere statistische Gliederung vornehmen, und zwar in

1. Verkehrsunfälle mit Getöteten,  
auch wenn gleichzeitig Personen verletzt oder Sachschaden verursacht worden ist.
2. Unfälle mit Schwerverletzten,  
auch wenn gleichzeitig leichtverletzte Personen registriert wurden oder Sachschaden verursacht worden ist – jedoch ohne Unfälle mit Getöteten –.
3. Unfälle mit Leichtverletzten,  
auch wenn gleichzeitig Sachschaden zu verzeichnen war, jedoch ohne solche mit getöteten oder schwerverletzten Personen.
4. Unfälle mit Sachschaden über DM 200.–,  
ohne solche, bei denen gleichzeitig Personenschaden eingetreten ist.
5. Unfälle mit Sachschaden unter DM 200.– (Bagatellschaden),  
ohne solche mit gleichzeitig getöteten oder verletzten Personen.

Nach dieser Gliederung zählen Verkehrsunfälle mit Personenschaden grundsätzlich vor solchem mit Sachschaden, auch wenn dem Sachschaden wertmäßig ein größeres Gewicht zukommt.

Es ergibt sich dabei, daß im Gegensatz zu der Masse der Unfälle in nichtgeschlossener Ortslage auf den Autobahnen Unfälle mit nur Sachschaden über 200 DM besonders stark hervortreten. Auf sie entfallen allein etwas mehr als zwei Fünftel aller Autobahnunfälle. Dafür treten jedoch die Unfälle mit Leichtverletzten und die sogenannten Bagatellfälle mit nur geringen Sachschäden unter 200 DM auf den Autobahnen sehr

Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen  
in Baden-Württemberg im Jahre 1953  
im Vergleich zu den Unfällen in nicht geschlossener Ortslage



zurück. Der Anteil der Unfälle mit Getöteten und mit Schwerverletzten ist auf den Autobahnen um ein geringes niedriger als im Bereich aller Straßen der nichtgeschlossenen Ortslage. Auf sie entfallen etwas mehr als zwei Fünftel aller Autobahnunfälle gegenüber nur einem Viertel der Unfälle in nichtgeschlossener Ortslage. Der hohe Anteil der reinen Sachschadensfälle geht hauptsächlich auf die Lastkraftwagen zurück, die am Autobahnverkehr in einem verhältnismäßig großen Umfang beteiligt sind.

Im einzelnen ergibt sich, daß auf der Strecke Heilbronn-Stuttgart (Eltingen) der Anteil der schweren Verkehrsunfälle (mit Getöteten und Schwerverletzten) mit 39,4 vH aller Unfälle erheblich höher liegt als auf

Verkehrsunfälle auf Bundesautobahnen in Baden-Württemberg  
nach Schadensgruppen im Jahre 1953

Unfälle mit	Verkehrsunfälle in nichtgeschlossener Ortslage		Verkehrsunfälle auf Bundesautobahnen		davon auf der Autobahnstrecke					
					Mannheim-Karlsruhe		Heilbronn-Stuttgart (Eltingen)		Ulm-Karlsruhe	
	Anz.	vH	Anz.	vH	Anz.	vH	Anz.	vH	Anz.	vH
Getöteten	858	4,6	73	4,1	32	4,1	8	6,6	33	3,7
Schwerverletzten	4602	24,5	440	24,6	179	23,1	40	32,8	221	24,7
Leichtverletzten	5237	27,9	253	14,1	122	15,8	18	14,7	113	12,6
Sachschaden über DM 200.—	4677	24,9	748	41,8	324	41,9	44	36,1	380	42,5
Sachschaden unter DM 200.—	3400	18,1	277	15,4	117	15,1	12	9,8	148	16,5
<b>Unfälle insgesamt</b>	<b>18774</b>	<b>100</b>	<b>1791</b>	<b>100</b>	<b>774</b>	<b>100</b>	<b>122</b>	<b>100</b>	<b>895</b>	<b>100</b>

den beiden anderen Strecken Mannheim-Karlsruhe mit 27,2 vH und Ulm-Karlsruhe mit 28,7 vH. Der höhere Anteil der schwereren Unfälle auf der Strecke Heilbronn-Stuttgart (Eltingen) ist ausschließlich als eine Auswirkung des Gegenverkehrs anzusehen.

## Abschließender Überblick über den Zusammenhang der Verkehrsunfälle mit der Verkehrsbelastung und den häufigen gefällreichen Strecken der Autobahnen

Die bisherige Darstellung der Verkehrsunfälle, die sich nicht nur bei der Beschreibung der Art, Ursachen und Folgen, sondern auch bei der Untersuchung der Gefahrenstellen und der regionalen Streuung auf die Mittel der Straßenverkehrsuntfallstatistik beschränkt hat, bedarf abschließend noch einer Ergänzung. Für den Nachweis regionaler Unterschiede der Unfallhäufigkeiten sind die Unfälle nur auf die Einheit von 1 km Streckenlänge bezogen worden. Dabei ist lediglich in ganz knappen Andeutungen auf Unterschiede der Verkehrsstärken der einzelnen Autobahnabschnitte eingegangen worden. Es ist nun noch notwendig, die Verkehrsunfälle auf der Autobahn im Zusammenhang mit der unterschiedlichen Verkehrsbeanspruchung der einzelnen Strecken zu betrachten. Dazu gehört auch ein Vergleich mit den Bundesstraßen, die zu den Autobahnen parallel laufen und mit ihnen konkurrieren.

Die Möglichkeit zu solchen Untersuchungen bietet sich zum erstenmal durch die seit kurzem vorliegenden Ergebnisse der in der Zeit vom Juni 1952 bis Mai 1953 durchgeführten Verkehrszählung, deren Ergebnisse von der Verkehrsabteilung des Innenministeriums Baden-Württemberg in Form einer Karte<sup>1</sup> herausgegeben worden sind. Von der Zählung, die an je drei Tagen eines jeden Monats stattgefunden hat, sind alle Kraftfahrzeuge nach Arten getrennt, Spannfahrzeuge, Radfahrer und Fußgänger erfaßt worden, die die Autobahnen, Bundesstraßen, Landstraßen I. und II. Ordnung an den dafür vorgesehenen Zählstellen passiert haben. Wichtig ist dabei, daß von der Verkehrszählung 1952/53 der gesamte Verlauf der Bundesautobahnen lückenlos und ohne Unterbrechung erfaßt worden ist.

Die Abschnitte für die Ermittlung der Verkehrsstärken waren auf den Bundesautobahnen leicht zu bestimmen, da ihre Grenzen so gelegt werden konnten, daß Veränderungen in den Verkehrsstärken innerhalb dieser Zählabschnitte nahezu ausgeschlossen waren. Aber auch die Zahl der Straßenverkehrsunfälle, die sich auf Grund der Angaben über den Unfallort im Statistischen Meldeblatt – an Hand der Eintragung über die Autobahnbetriebskilometer – für jeden beliebigen Autobahnabschnitt genau festlegen läßt, ist ohne besondere Schwierigkeit den entsprechenden Zählabschnitten zuzuordnen. Für alle anderen Straßen ist eine solche genaue Zuordnung der Unfälle in Zählabschnitte der Straßenverkehrszählung nicht möglich. Exakte Untersuchungen dieser Art sind daher nur für Autobahnen durchführbar.

Stellt man die Unfallzahlen den nach der Verkehrszählung ermittelten Verkehrsleistungen gegenüber, so ergibt sich für die drei Autobahnabschnitte die folgende Übersicht:

Die höchste Verkehrsstärke und die höchste Unfalldichte je km berechnet liegt im Abschnitt Mannheim-Karlsruhe. Im Abschnitt Ulm-Karlsruhe betrug die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke im Vergleich dazu dagegen nur etwas mehr als die Hälfte bei einer Unfall-

dichte von 6 Unfällen je km. Die geringste Verkehrsbeanspruchung zeigt der Abschnitt Heilbronn-Stuttgart bei knapp 3 Unfällen je km. Bei ganz gleichen Verhältnissen der Straßen müßten die Unfallzahlen um so höher liegen, je größer die Verkehrsstärke ist. Bezieht man nun die

Autobahn	Länge in km	Verkehrsstärken (Anzahl d. d. Fahr- zeuge i. Tages- durchschnitt)	Verkehrsunfälle			
			Verkehrsstärke (Fahrzeug-km) in Mill.	insges.	je 1 km Straßenlänge	je 10 Mill. Fahrzeug-km
Mannheim—Karlsruhe .	88	9 643	309,7	774	9	24
Heilbronn—Stuttgart (Eltlingen) . . . . .	49	2 485	44,5	122	2	27
Ulm—Karlsruhe <sup>1)</sup> . . .	149	5 257	285,9	841	6	29
<b>Zusammen</b>	<b>286</b>	<b>6 132</b>	<b>640,1</b>	<b>1 737</b>	<b>6</b>	<b>27</b>

<sup>1)</sup> Ohne die Teilstrecke von Betriebskilometer 108 bis 112.

Unfallzahlen auf die Verkehrsleistung, so ergibt sich, daß auf die Einheit von 10 Mill. Fahrzeug-Kilometern im Abschnitt Mannheim-Karlsruhe nur 24, im Abschnitt Heilbronn-Stuttgart 27 und im Abschnitt Ulm-Karlsruhe 29 Unfälle kamen. In dieser Darstellung treten also die beiden Abschnitte der Autobahnen hervor, bei denen Schwierigkeiten im Verlauf, wie Betriebsbeschränkungen und häufige gefahrenreiche Gefällstrecken eine bedeutende Rolle spielen.

Eine Ausgliederung von Teilströmen des Verkehrs aus dem Autobahnverlauf hat zur Folge, daß innerhalb der Abschnitte oder auf den einzelnen Autobahnen mehr oder weniger große Unterschiede der Verkehrsstärke auftreten. Die geringeren Unterschiede, die vor allem auf den Anschluß der benachbarten Orte oder auf Verbindungsstraßen mit dem entfernteren Hinterland der Autobahnen zurückzuführen sind, können hier vernachlässigt werden. Von Bedeutung sind jedoch die Unterschiede der Verkehrsstärke, die zwischen dem östlichen und westlichen Teil der Autobahn Ulm-Karlsruhe und zwischen dem nördlichen und südlichen Teil der Autobahn Mannheim-Karlsruhe bestehen. Von Stuttgart ab ist die Verkehrsstärke durchweg höher als auf der Strecke von Ulm bis Stuttgart-Vaihingen. Ebenso hebt sich die Autobahnstrecke zwischen Heidelberg und Mannheim durch eine fast doppelte Verkehrsstärke gegenüber den anderen Teilen des Abschnitts Mannheim-Karlsruhe hervor.

Bezogen auf die Einheit von 10 Mill. zurückgelegten Fahrzeug-Kilometern ergeben sich auch für diese Teile des Autobahnnetzes mit die höchsten Unfallzahlen. Einige der wichtigsten Beispiele sind nachstehend zusammengefaßt.

Die Unfallzahlen auf der Autobahn zwischen Wiehl und der Abzweigung nach Frankfurt, die keine Verkehrsbeschränkung aufweist, gehen also auf die besonders hohe Verkehrsstärke zurück. Anders liegen die Verhältnisse bei dem ebenfalls erwähnten Teil der Autobahn zwischen Ettlingen und Durlach. Hier sind die hohen Unfallhäufigkeiten vornehmlich auf örtliche Gefahren-

<sup>1</sup> Baden-Württemberg Straßenverkehrszählung 1952/53. Reproduktion: Mairs Geograph. Verlag Stuttgart.

Zählabschnitt	Verkehrsstärken (1000 Fahrzeuge im Tagesdurchschnitt)	Verkehrsunfälle	
		je km	je 10 Mill. Fahrzeug-km
Auf der Autobahn Mannheim–Karlsruhe			
Wieblingen (Heidelberger Dreieck) – Mannheim O	17	29	46
Mannheim O – Abzweigung Frankfurt (Mannheimer Dreieck)	19	21	30
dagegen			
Ettlingen – Karlsruhe-Durlach	9	14	42
Auf der Autobahn Ulm–Karlsruhe			
Pforzheim W–Langensteinbach	7	12	46
Pforzheim O–Pforzheim W	6	8	38
Heimsheim–Pforzheim O	6	9	38
Langensteinbach–Karlsruher Dreieck	7	8	33
Stuttgart-Vaihingen–Stuttgart W	6	6	31
dagegen			
Ulm O–Ulm W	3	5	40
Mühlhausen–Aichelberg	4	6	36

stellen zurückzuführen, wie die Autobahnein- bzw. -ausfahrt Ettlingen, das Autobahndreieck Karlsruhe, die einbahnige Eisenbahnüberführung bei Durlach und die Autobahnein- und -ausfahrt Durlach.

Auf der Autobahn Ulm-Karlsruhe sind die Unterschiede der Unfallzahlen zwischen dem östlichen und westlichen Teil zweifellos von der verschieden starken Verkehrsstärke beeinflusst. In den unfallreichsten Zählabschnitten zwischen Stuttgart und Karlsruhe liegen hier jedoch auch die bei der Auszählung nach Betriebskilometern festgestellten und auch allgemein bekannten Gefahrenstellen. Das gleiche gilt auch für die in der Übersicht aufgeführten Zählabschnitte der Strecke Ulm-Stuttgart, die den Alb-Anstieg von der Donau- bzw. der Neckarseite aus umfassen.

Die durchschnittlichen Unfallziffern je km Streckenlänge und je gefahrenen km sind zur besseren Übersicht noch in dem nebenstehenden Kartogramm nach den Zählabschnitten der Straßenverkehrszählung dargestellt.

Vergleicht man die Verkehrsstärken auf den Autobahnen in Baden-Württemberg mit den entsprechenden Zahlen des Autobahnnetzes für das ganze Bundesgebiet, so kann man feststellen, daß die Verkehrsstärken in anderen Bundesländern z. T. noch erheblich höher liegen als bei uns. Als Autobahn mit dem zahlenmäßig größten Fahrzeugverkehr ist die Autobahnstrecke Darmstadt-Mannheim festgestellt worden, auf der im Durchschnitt von 24 Stunden rund 30 000 Fahrzeuge gezählt wurden. Die außerordentlich hohe Unfallhäufigkeit auf den Autobahnen in Baden-Württemberg ist daher durch die Ver-

kehrsstärken nicht zu erklären. Sie hat ihre Ursache in den bereits erwähnten Gefällstrecken, die hier in einer Vielzahl und dichten Folge auftreten, wie sie auf dem übrigen weitmaschigen Autobahnnetz des Bundesgebiets sonst nicht zu finden sind. Ferner trägt die Vielzahl der noch vorhandenen Verkehrsbeschränkungen in erheblichem Maße zu den hohen Unfallzahlen bei.

Die unterschiedlichen Verkehrsstärken weisen auch auf den Zusammenhang des Verkehrs auf den Autobahnen mit dem der konkurrierenden Bundesstraßen hin. Da für die Bundesstraßen eine Auszählung der Unfälle nach den ohnehin nicht ununterbrochen zusammenhängenden Zählabschnitten der Verkehrszählung nicht möglich ist, muß von der Verwendung von Verkehrsstärkezahlen abgesehen werden. Es bleibt deshalb nur der Vergleich der Unfallzahlen auf den Bundesautobahnen und denen der ihnen gleichlaufenden Strecken der Bundesstraßen. Einen Überblick über die Verteilung der Unfälle auf den Bundesautobahnen und den Bundesstraßen soll die nebenstehende mehrfarbige Karte vermitteln, die gleichzeitig auch der Orientierung über das Bundesautobahnnetz Baden-Württembergs dienen soll. Für die Bundesstraßen lassen sich die Unfälle noch nicht wie bei den Autobahnen nach Kilometern auszählen. Hier mußten die nach Gemeinden ermittelten Unfälle getrennt nach geschlossener und nicht-geschlossener Ortslage für die Darstellung verwendet werden. In Anpassung daran wurden für die Autobahn Streckenabschnitte von je 5 km zugrunde gelegt.

Dem Betrachter der Karte fallen zunächst die hohen Unfallzahlen auf den Bundesstraßen innerhalb der Ortsdurchfahrten auf. Die größeren Gemeinden treten hierbei besonders hervor. Die starke Behinderung, die der Verkehrsablauf auf den Bundesstraßen durch die häufigen Ortsdurchfahrten erfährt, wird hier auch an den Zahlen der Verkehrsunfallstatistik deutlich sichtbar.

Unter den Bundesstraßen erweist sich die Strecke B 10 von Ulm bis Stuttgart als außerordentlich unfallreich. In ihrem westlichen Teil, der von Stuttgart über Pforzheim nach Karlsruhe führt, sind dagegen wesentlich weniger Unfälle gezählt worden. Das hängt damit zusammen, daß ein Teil des von Ulm nach Stuttgart führenden schwereren Verkehrs die parallel dazu verlaufende Autobahn infolge ihrer Höhenunterschiede meidet. Eine Rolle spielt hierbei jedoch auch der Umstand, daß die Bundesstraße B 10 in dem industriereichen Filstal einen beträchtlichen Teil ihres Verkehrs, der dort seinen Ausgangs- oder Zielpunkt hat, aufnimmt. Von Stuttgart ab geht ein Teil dieses Verkehrs auf den westlichen Teil der Autobahn Ulm-Karlsruhe über, der dort infolgedessen zu den oben bereits festgestellten höheren Verkehrsstärken führt. Hier wird als Auswirkung einer langfristigen Sperrung der Bundesstraße B 10 und der Bundesstraße B 35 zwischen Stuttgart und Bruchsal der schwere Lastkraftwagenverkehr – soweit es sich um den Durchgangsverkehr handelt – zur Benutzung der Autobahn gezwungen.



# Unfallhäufigkeit auf den Bundesautobahnen und auf Teilen gleichlaufender Bundesstraßen in Baden-Württemberg 1953

Die dargestellten Zahlen gelten:  
auf den Autobahnen für Abschnitte von je 5 Betriebskilometern, auf den Bundesstraßen, für die auf die  
Gemeinden entfallenden Streckenabschnitte, getrennt in geschlossene und nicht geschlossene Ortslage.

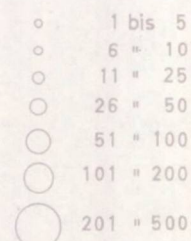
## Verkehrsunfälle

● auf Autobahnen

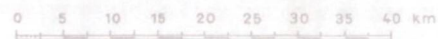
○ auf Bundesstraßen

○ in geschlossener Ortslage

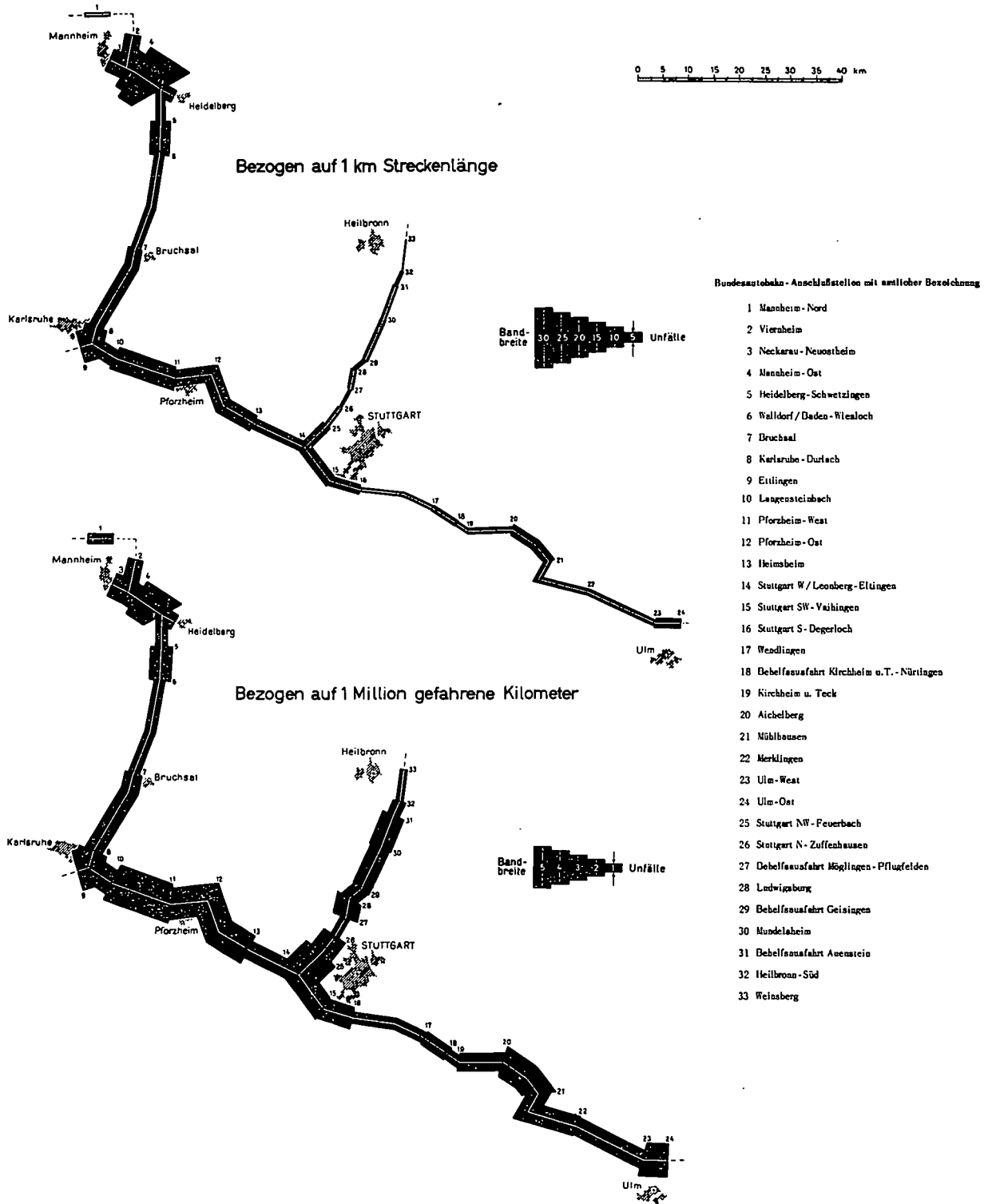
● in nicht geschlossener Ortslage



==== Autobahn  
==== Bundesstraße  
--- Landesgrenze



# Unfallhäufigkeit auf den Autobahnen in Baden - Württemberg 1953 Dargestellt nach den Zählabschnitten der Verkehrszählung 1952/53



## **Tabellenteil**

## 1. Die Hauptergebnisse der Straßen

## a) Unfälle und

Kreise, Regierungsbezirke		Zahl der Unfälle						Die bei Unfällen getöteten und verletzten Personen				
		in geschlossener Ortslage	in nicht-geschl. Ortslage	Geschl. u. nicht-geschl. Ortslage zusammen	davon mit			durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeug.	Getötete	stationär. Behandlung zugeführte Verletzte	Sonstige Verletzte	Insgesamt
					Getöteten	Verletzten	nur Sachschaden					
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Stuttgart	Stadtkreis	7 634	370	8 004	118	3 161	4 725	3 341	119	1 647	2 325	4 091
2. Heilbronn	"	922	89	1 011	18	522	471	526	18	225	431	674
3. Ulm	"	1 047	123	1 170	19	535	616	521	20	226	440	686
4. Aalen	Landkreis	555	302	857	21	452	384	357	22	262	345	629
5. Backnang	"	321	266	587	18	340	229	259	20	246	229	495
6. Böblingen	"	527	370	897	22	454	421	364	23	317	318	658
7. Crailsheim	"	305	199	504	9	249	246	192	9	171	184	364
8. Esslingen	"	991	406	1 397	40	640	717	601	44	393	478	915
9. Göppingen	"	1 246	490	1 736	54	863	819	733	54	510	642	1 206
10. Heidenheim	"	482	150	632	19	352	261	290	20	239	230	489
11. Heilbronn	"	457	393	850	40	495	315	354	41	339	376	756
12. Künzelsau	"	121	95	216	12	120	84	63	15	89	88	192
13. Leonberg	"	225	339	564	27	290	247	203	36	210	231	477
14. Ludwigsburg	"	1 262	423	1 685	38	929	718	753	42	542	682	1 266
15. Mergentheim	"	226	142	368	9	186	173	135	9	128	126	263
16. Nürtingen	"	524	227	751	24	422	305	347	24	268	320	612
17. Öhringen	"	132	91	223	10	126	87	107	10	76	96	182
18. Schwäb. Gmünd	"	541	258	799	23	410	366	304	26	231	355	612
19. Schwäb. Hall	"	281	232	513	16	278	219	189	16	172	191	379
20. Ulm	"	299	458	757	21	355	381	269	21	240	243	504
21. Vaihingen	"	245	179	424	9	264	151	172	9	143	232	384
22. Waiblingen	"	754	521	1 275	30	703	542	509	30	414	514	958
23. Nordwürttemberg .....		19 097	6 123	25 220	597	12 146	12 477	10 589	628	7 088	9 076	16 792
24. Karlsruhe	Stadtkreis	3 108	254	3 362	50	1 646	1 666	1 538	52	646	1 363	2 061
25. Heidelberg	"	2 082	263	2 345	25	895	1 425	937	25	369	733	1 127
26. Mannheim	"	4 563	335	4 898	56	2 231	2 611	2 142	56	1 028	1 821	2 905
27. Pforzheim	"	808	130	938	21	442	475	409	19	189	372	580
28. Bruchsal	Landkreis	426	344	770	32	452	286	235	34	260	378	672
29. Buchen	"	222	174	396	8	203	185	144	9	140	140	289
30. Heidelberg	"	596	429	1 025	22	573	430	353	23	209	512	804
31. Karlsruhe	"	580	638	1 218	45	661	512	409	49	443	512	1 004
32. Mannheim	"	800	404	1 204	30	710	464	447	30	376	610	1 016
33. Mosbach	"	246	200	446	10	227	209	173	10	127	185	322
34. Pforzheim	"	202	399	601	28	285	288	140	34	229	206	469
35. Sinsheim	"	251	194	445	8	242	195	159	8	114	210	332
36. Tauberbischofsheim	"	301	261	562	12	277	273	170	13	139	227	379
37. Nordbaden .....		14 185	4 025	18 210	347	8 844	9 019	7 256	362	4 329	7 269	11 960
38. Freiburg	Stadtkreis	1 935	62	1 997	25	1 096	876	995	25	418	998	1 441
39. Baden-Baden	"	680	58	738	10	333	395	303	10	134	301	445
40. Bühl	Landkreis	498	234	732	26	460	296	326	28	295	263	586
41. Donaueschingen	"	324	251	575	27	286	212	219	30	238	247	513
42. Emmendingen	"	441	344	785	37	460	288	318	39	301	322	662
43. Freiburg	"	305	235	540	24	293	223	225	26	209	210	445
44. Kehl	"	324	162	486	12	251	223	219	12	156	182	350
45. Konstanz	"	1 147	308	1 455	35	839	581	623	37	460	662	1 159
46. Lahr	"	526	233	759	20	440	299	338	21	259	334	614
47. Lörrach	"	706	224	930	21	489	420	495	23	257	389	669
48. Müllheim	"	248	172	420	17	200	203	191	19	177	116	312
49. Neustadt	"	206	331	537	14	249	274	219	15	144	212	371
50. Offenburg	"	610	252	862	42	429	391	390	47	256	360	663
51. Rastatt	"	715	373	1 088	36	584	468	429	37	284	501	822
52. Säckingen	"	316	142	458	19	296	143	207	19	187	248	454
53. Stockach	"	194	162	356	12	206	138	152	12	138	148	298
54. Überlingen	"	262	186	448	13	262	173	198	14	176	186	376
55. Villingen	"	344	219	563	21	298	244	281	21	198	213	432
56. Waldshut	"	300	237	537	20	311	206	208	22	206	239	467
57. Wolfach	"	195	232	427	14	217	196	181	16	164	136	316
58. Südbaden .....		10 276	4 417	14 693	445	7 999	6 249	6 517	473	4 655	6 267	11 395
59. Balingen	Landkreis	518	219	732	17	396	319	339	18	206	314	538
60. Biberach	"	444	322	766	24	440	302	349	25	238	379	642
61. Calw	"	501	371	872	28	516	328	317	29	284	424	737
62. Ehingen	"	190	157	347	19	192	136	126	20	114	134	268
63. Freudenstadt	"	314	241	555	16	293	246	218	16	182	215	413
64. Hechingen	"	231	220	451	13	237	201	157	14	134	199	347
65. Horb	"	173	156	329	3	161	165	136	4	108	107	217
66. Münsingen	"	128	125	253	8	124	121	106	8	62	132	202
67. Ravensburg	"	787	319	1 106	39	568	499	541	41	321	462	824
68. Reutlingen	"	994	318	1 312	30	739	643	627	33	359	617	1 009
69. Rottweil	"	693	269	962	20	561	381	453	21	364	371	756
70. Saulgau	"	297	170	467	20	250	197	218	20	186	171	377
71. Sigmaringen	"	228	193	421	12	198	211	154	12	136	145	293
72. Tettnang	"	458	275	733	23	428	282	373	28	255	352	635
73. Tübingen	"	793	359	1 152	35	560	557	477	37	340	464	841
74. Tuttlingen	"	533	165	698	11	373	314	302	12	180	304	496
75. Wangen	"	331	330	661	16	356	289	305	18	245	251	514
76. Südwürttemberg-Hohenzollern		7 608	4 209	11 817	334	6 392	5 091	5 198	356	3 712	5 041	9 109
77. Baden-Württemberg .....		51 166	18 774	69 940	1 723	35 381	32 836	29 560	1 819	19 784	27 653	49 256

verkehrsunfallstatistik 1953 nach Kreisen  
Unfallfolgen

Zahl der Unfälle auf												Kreise, Regierungsbezirke		
Bundes- auto- bahnen	Bundes- straßen	Land- straßen I. Ord- nung	Land- straßen II. Ord- nung	anderen Straßen	Ins- gesamt	davon in nichtgeschlossener Ortslage								
						Bundes- auto- bahnen	Bundes- straßen	Land- straßen I. Ord- nung	Land- straßen II. Ord- nung	anderen Straßen	Zu- sammen			
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
59	3 082	203	15	4 645	8 004	59	121	62	4	124	370	Stuttgart	Stadtkreis	1.
—	213	73	6	719	1 011	—	39	30	3	17	89	Heilbronn	„	2.
1	194	2	4	989	1 170	1	112	2	4	4	123	Ulm	„	3.
—	390	241	59	167	857	—	147	103	39	13	302	Aalen	Landkreis	4.
—	160	218	42	167	587	—	110	114	27	15	266	Backnang	„	5.
33	296	270	34	264	897	33	173	127	18	19	370	Böblingen	„	6.
—	128	263	45	68	504	—	51	120	18	10	199	Crailsheim	„	7.
60	407	281	43	606	1 397	60	113	169	22	42	406	Eßlingen	„	8.
110	741	387	81	417	1 736	110	161	154	41	24	490	Göppingen	„	9.
—	169	267	35	161	632	—	44	85	11	10	150	Heidenheim	„	10.
20	323	347	53	107	850	20	161	174	29	9	393	Heilbronn	„	11.
—	69	100	26	21	216	—	27	41	21	6	95	Künzelsau	„	12.
161	97	159	58	89	564	161	45	90	35	8	339	Leonberg	„	13.
54	478	556	86	511	1 085	54	125	181	51	12	423	Ludwigsburg	„	14.
—	94	151	46	77	368	—	41	70	27	4	142	Mergentheim	„	15.
52	—	411	68	220	751	52	—	145	23	7	227	Nürtingen	„	16.
—	16	143	35	29	223	—	14	62	13	2	91	Öhringen	„	17.
—	311	188	39	261	799	—	151	77	21	9	258	Schwäb. Gmünd	„	18.
—	221	100	45	147	513	—	143	66	19	4	232	Schwäb. Hall	„	19.
98	291	221	68	79	757	98	190	114	45	11	458	Ulm	„	20.
—	106	216	37	65	424	—	71	82	22	4	179	Vaihingen	„	21.
—	579	328	86	232	1 275	—	354	118	36	13	521	Waiblingen	„	22.
648	8 365	5 125	1 011	10 071	25 220	648	2 393	2 186	529	367	6 123	Nordwürttemberg ..... 23.		
114	713	62	16	2 457	3 362	114	69	26	10	35	254	Karlsruhe	Stadtkreis	24.
113	733	118	19	1 362	2 345	113	61	29	13	47	263	Heidelberg	„	25.
203	1 176	47	34	3 438	4 898	203	76	7	15	34	335	Mannheim	„	26.
75	213	44	2	604	938	75	19	27	1	8	130	Pforzheim	„	27.
112	309	165	77	107	770	112	105	77	39	11	344	Bruchsal	Landkreis	28.
—	124	157	50	65	396	—	51	80	31	12	174	Buchen	„	29.
94	278	304	217	132	1 025	94	118	91	108	18	429	Heidelberg	„	30.
130	498	276	172	142	1 218	130	252	143	90	23	638	Karlsruhe	„	31.
78	420	212	191	303	1 204	78	141	70	88	27	404	Mannheim	„	32.
—	223	104	48	71	446	—	106	59	24	11	200	Mosbach	„	33.
224	57	157	95	68	601	224	43	85	40	7	399	Pforzheim	„	34.
—	139	181	74	51	445	—	65	78	43	8	194	Sinsheim	„	35.
—	133	288	65	76	562	—	85	134	33	9	261	Tauberbischofsheim	„	36.
1 143	5 016	2 115	1 060	8 876	18 210	1 143	1 191	906	535	250	4 025	Nordbaden ..... 37.		
—	614	77	5	1 301	1 997	—	30	13	3	16	62	Freiburg	Stadtkreis	38.
—	100	304	74	260	738	—	32	17	4	5	58	Baden-Baden	„	39.
—	371	175	99	87	732	—	140	52	35	7	234	Bühl	Landkreis	40.
—	266	176	45	88	575	—	137	83	21	10	251	Donauesslingen	„	41.
—	409	214	78	84	785	—	200	95	32	17	344	Emmendingen	„	42.
—	233	198	52	57	540	—	114	89	24	8	235	Freiburg	„	43.
—	324	19	37	106	486	—	134	7	20	1	162	Kehl	„	44.
—	702	139	71	543	1 455	—	191	41	45	31	308	Konstanz	„	45.
—	251	190	92	226	759	—	157	44	25	7	233	Lahr	„	46.
—	520	122	38	250	930	—	123	61	16	24	224	Lörrach	„	47.
—	153	148	43	76	420	—	96	43	18	15	172	Müllheim	„	48.
—	312	135	27	63	537	—	186	100	19	26	331	Neustadt	„	49.
—	405	60	56	341	862	—	159	34	30	29	252	Offenburg	„	50.
—	365	351	151	221	1 088	—	133	139	78	23	373	Rastatt	„	51.
—	197	116	27	118	458	—	55	54	13	20	142	Säckingen	„	52.
—	198	65	48	45	356	—	98	34	20	10	162	Stockach	„	53.
—	166	171	36	75	448	—	75	83	21	7	186	Überlingen	„	54.
—	194	160	29	180	563	—	120	77	16	6	219	Villingen	„	55.
—	258	126	44	109	537	—	121	79	20	17	237	Waldshut	„	56.
—	238	131	12	46	427	—	131	79	4	18	232	Wolfach	„	57.
—	6 276	3 077	1 064	4 276	14 693	—	2 432	1 224	464	297	4 417	Südbaden ..... 58.		
—	96	431	60	145	732	—	58	137	20	4	219	Balingen	Landkreis	59.
—	293	246	49	178	766	—	173	111	23	15	322	Biberach	„	60.
—	237	386	112	137	872	—	106	180	59	26	371	Calw	„	61.
—	72	133	35	107	347	—	51	79	18	9	157	Ehingen	„	62.
—	253	166	47	89	555	—	125	82	24	10	241	Freudenstadt	„	63.
—	196	140	25	90	451	—	124	72	15	9	220	Hechingen	„	64.
—	91	154	56	28	329	—	38	83	32	3	156	Horb	„	65.
—	54	156	25	18	253	—	34	80	11	—	125	Münsingen	„	66.
—	484	258	60	304	1 106	—	146	123	30	20	319	Ravensburg	„	67.
—	430	237	60	585	1 312	—	133	130	36	19	318	Reutlingen	„	68.
—	368	333	52	209	962	—	136	101	18	14	269	Rottweil	„	69.
—	217	142	31	77	467	—	84	61	18	7	170	Saulgau	„	70.
—	158	177	32	54	421	—	77	86	16	14	193	Sigmaringen	„	71.
—	326	137	58	212	733	—	153	78	28	16	275	Tettnang	„	72.
—	468	233	43	408	1 152	—	211	119	23	6	359	Tübingen	„	73.
—	294	204	45	155	698	—	64	74	25	2	165	Tuttlingen	„	74.
—	330	183	47	101	661	—	179	88	36	27	330	Wangen	„	75.
—	4 367	3 716	837	2 897	11 817	—	1 892	1 684	432	201	4 209	Südwestfalen-Hohenzollern 76.		
1 791	24 024	14 033	3 972	26 120	69 940	1 791	7 908	6 000	1 960	1 115	18 774	Baden-Württemberg ..... 77.		

## 1. Die Hauptergebnisse der Straßen

## b) Verkehrsteilnehmer

Kreise, Regierungsbezirke		An Unfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer								Vorläufig			
		Kraftfahrzeuge der Besatzungsmacht	Kraftfahrzeuge einschl. Motorroller	Personenkraftwagen einschl. Kraftdroschen	Liefer- und Lastkraftwagen	Sonstige Kraftfahrzeuge	Fahrräder	Fußgänger	Sonstige Verkehrsteilnehmer	Ursachen beim			
										Ins-gesamt	Nichtbeachten der Vorfahrt	Falsches Einbiegen oder Wenden	Falsches Überholen oder Vorbeifahren
1. Stuttgart	Stadtkreis	1 064	2 393	6 190	2 813	243	833	1 302	870	9 059	1 960	792	1 443
2. Heilbronn	"	91	548	539	302	62	249	134	60	1 031	311	130	155
3. Ulm	"	128	376	803	391	66	280	184	82	1 345	263	122	229
4. Aalen	Landkreis	64	424	389	312	44	197	145	56	998	139	77	168
5. Backnang	"	26	349	265	151	34	141	98	37	690	106	45	99
6. Böblingen	"	104	377	515	279	61	166	141	65	1 097	142	77	185
7. Crailsheim	"	55	246	234	127	39	92	91	65	581	72	51	92
8. Eßlingen	"	215	505	891	515	85	225	232	58	1 736	258	130	312
9. Göppingen	"	146	736	1 069	625	100	360	245	87	2 344	345	184	381
10. Heidenheim	"	13	324	302	228	56	144	97	44	699	127	65	141
11. Heilbronn	"	50	495	395	297	84	126	141	50	1 113	144	65	181
12. Künzelsau	"	12	130	89	34	13	41	38	33	250	22	13	24
13. Leonberg	"	56	214	361	198	40	76	81	39	739	80	42	118
14. Ludwigsburg	"	260	797	936	487	130	300	279	62	2 031	389	181	302
15. Mergentheim	"	10	187	188	82	36	86	63	38	453	58	38	83
16. Nürtingen	"	16	433	379	206	36	173	121	53	934	165	78	138
17. Öhringen	"	3	132	119	58	17	53	36	15	336	50	34	38
18. Schwäb. Gmünd	"	89	346	409	272	49	171	132	35	956	121	110	185
19. Schwäb. Hall	"	70	227	271	132	46	85	85	33	614	56	51	125
20. Ulm	"	52	294	403	343	76	107	99	66	974	69	50	167
21. Vaihingen	"	8	224	189	143	33	79	89	41	534	63	54	75
22. Waiblingen	"	62	612	738	417	87	259	214	81	1 619	215	154	292
23. Nordwürttemberg		2 603	10 367	15 674	8 412	1 437	4 243	4 037	1 970	30 033	5 155	2 543	4 933
24. Karlsruhe	Stadtkreis	550	1 191	2 144	772	66	1 100	414	286	3 424	796	298	553
25. Heidelberg	"	725	777	1 605	615	70	412	266	235	3 134	459	244	496
26. Mannheim	"	775	1 784	2 900	1 463	173	1 419	594	368	5 450	1 244	490	859
27. Pforzheim	"	28	423	641	314	63	147	132	78	1 203	212	93	220
28. Bruchsal	Landkreis	33	381	333	252	21	196	139	62	882	116	86	151
29. Buchen	"	19	194	189	118	29	74	71	44	505	37	34	89
30. Heidelberg	"	56	508	524	319	54	209	174	88	1 207	117	77	217
31. Karlsruhe	"	133	570	578	407	60	292	163	80	1 299	171	79	230
32. Mannheim	"	119	630	579	254	59	351	197	133	1 410	230	108	245
33. Mosbach	"	13	207	227	181	38	50	81	39	503	57	28	95
34. Pforzheim	"	47	228	352	256	33	68	77	34	685	47	41	102
35. Sinsheim	"	22	206	209	139	38	70	95	64	528	51	40	94
36. Tauberbischofsheim	"	59	248	257	167	38	104	114	60	577	46	34	139
37. Nordbaden		2 579	7 347	10 538	5 157	742	4 492	2 517	1 571	20 807	3 583	1 652	3 490
38. Freiburg	Stadtkreis	237	934	1 093	490	83	607	294	171	2 270	497	140	323
39. Baden-Baden	"	190	278	502	178	48	132	102	17	815	128	66	167
40. Bühl	Landkreis	79	388	376	234	33	143	122	59	852	116	61	193
41. Donaueschingen	"	57	336	321	134	29	109	90	36	671	81	49	127
42. Emmendingen	"	34	456	409	208	40	194	105	69	916	127	86	165
43. Freiburg	"	54	289	285	143	43	103	67	39	664	64	40	100
44. Kehl	"	85	220	222	148	20	122	54	57	554	94	46	85
45. Konstanz	"	102	708	900	316	86	454	219	51	1 703	361	103	282
46. Lahr	"	98	433	327	198	28	233	108	61	818	115	85	180
47. Lörrach	"	11	513	591	242	72	209	125	53	1 069	207	86	195
48. Müllheim	"	28	205	277	112	37	73	70	28	465	65	47	99
49. Neustadt	"	40	257	416	144	43	54	75	43	577	69	34	112
50. Offenburg	"	118	400	450	226	37	228	130	40	931	175	77	165
51. Rastatt	"	109	511	549	376	53	244	153	75	1 185	184	92	219
52. Säckingen	"	8	282	216	99	18	132	85	25	528	85	49	86
53. Stockach	"	20	204	176	101	33	57	55	31	450	34	26	104
54. Überlingen	"	20	251	287	104	41	74	67	29	544	82	44	78
55. Villingen	"	53	283	338	175	43	92	89	18	625	100	46	143
56. Waldshut	"	11	351	257	155	42	78	87	20	639	70	43	137
57. Wolfach	"	23	236	189	169	37	76	50	27	547	38	25	140
58. Südbaden		1 377	7 535	8 181	3 952	866	3 414	2 147	949	16 823	2 692	1 245	3 100
59. Balingen	Landkreis	9	342	502	209	54	130	130	37	941	139	79	132
60. Biberach	"	5	368	427	239	45	181	113	104	1 002	124	66	159
61. Calw	"	12	482	484	236	69	149	161	70	1 061	96	69	176
62. Ehingen	"	2	163	154	110	24	75	59	54	427	53	30	44
63. Freudenstadt	"	17	264	380	130	42	91	87	39	711	80	47	121
64. Hechingen	"	14	206	266	139	19	72	75	36	499	50	25	88
65. Horb	"	22	159	172	107	25	58	35	33	419	32	28	63
66. Münsingen	"	20	125	144	68	17	26	31	33	295	25	12	53
67. Ravensburg	"	41	505	723	293	66	298	149	73	1 405	240	130	203
68. Reutlingen	"	64	634	723	357	78	365	189	85	1 821	317	142	265
69. Rottweil	"	38	456	615	241	66	251	171	49	1 164	203	107	193
70. Saulgau	"	7	205	316	116	25	123	65	63	554	80	49	75
71. Sigmaringen	"	16	144	240	161	41	71	59	30	515	41	28	76
72. Tettnang	"	84	401	437	147	40	185	107	30	866	154	72	160
73. Tübingen	"	100	496	744	341	61	274	178	77	1 371	174	102	247
74. Tuttlingen	"	8	344	434	159	55	173	130	41	886	137	66	138
75. Wangen	"	6	361	367	181	51	126	98	56	734	85	70	123
76. Südwürttemberg-Hohenzollern		465	5 655	7 138	3 234	778	2 648	1 837	910	14 671	2 030	1 122	2 316
77. Baden-Württemberg		7 024	30 904	41 531	20 755	3 823	14 797	10 538	5 400	82 334	13 460	6 562	13 839

verkehrsunfallstatistik 1953 nach Kreisen  
und Unfallursachen

festgestellte unmittelbare Ursachen und Umstände bei Unfällen													
Führer eines Fahrzeugs					Ur- sachen beim Fahr- zeug	Ur- sachen beim Fuß- gänger	Straßenverhältnisse			Witte- rungs- einflüsse	Andere Ein- flüsse	Kreise, Regierungsbezirke	
von							ins- gesamt	darunter					
Fahren auf der falschen oder außerh. d. Fahrh.	Über- mäßige Ge- schwin- digkeit	Zu dichtes Auf- fahren im Verkehr	Unacht- sames Zurück- fahren, Ein- und Ausfahr.	Fahrer unter Alkohol- einfluß				Glätte u. Schlüpf- rigkeit der Fahr- bahn	Enge <sup>1)</sup> und Unüber- sichtlich- keit				
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
371	1 420	804	570	343	278	1 152	1 347	1 098	100	286	185		Stuttgart
26	121	54	44	29	43	110	103	82	11	31	32	Heilbronn	„ 2.
88	216	122	86	52	54	130	150	136	7	35	20	Ulm	„ 3.
134	170	47	34	47	67	105	202	141	32	49	33	Aalen	Landkreis 4.
75	169	17	17	42	43	71	139	87	32	24	25	Backnang	„ 5.
116	255	56	30	57	67	94	237	177	40	67	38	Böblingen	„ 6.
57	139	20	15	34	43	57	143	87	23	24	33	Crailsheim	„ 7.
158	358	129	79	65	96	189	335	211	79	83	23	Eßlingen	„ 8.
217	525	127	80	77	116	184	425	303	72	79	48	Göppingen	„ 9.
57	120	27	17	24	35	80	165	102	36	43	24	Heidenheim	„ 10.
113	288	53	28	51	65	109	221	128	68	57	29	Heilbronn	„ 11.
28	74	10	6	15	22	27	75	40	15	13	24	Künzelsau	„ 12.
87	195	31	7	24	57	63	203	133	51	70	27	Leonberg	„ 13.
157	428	105	56	83	83	221	301	199	75	96	50	Ludwigsburg	„ 14.
33	90	11	14	13	37	45	99	44	35	18	25	Mergentheim	„ 15.
92	200	29	26	44	49	79	201	128	43	43	29	Nürtingen	„ 16.
33	70	12	14	12	18	37	64	33	24	19	10	Öhringen	„ 17.
96	196	34	39	46	57	94	214	161	23	51	38	Schwäb. Gmünd	„ 18.
64	151	16	17	34	40	58	127	84	14	35	20	Schwäb. Hall	„ 19.
91	298	37	18	30	60	68	262	184	36	109	36	Ulm	„ 20.
66	131	21	16	18	44	61	95	63	18	23	19	Vaihingen	„ 21.
103	337	76	37	75	60	170	256	174	65	67	31	Waiblingen	„ 22.
2 262	5 951	1 838	1 250	1 215	1 434	3 204	5 364	3 795	899	1 322	799	Nordwürttemberg ..... 23.	
114	364	338	162	192	95	316	467	376	23	119	73	Karlsruhe	Stadtkreis 24.
130	681	281	231	121	95	214	392	287	44	70	36	Heidelberg	„ 25.
203	821	361	292	323	176	501	857	640	60	221	115	Mannheim	„ 26.
62	220	44	81	51	39	97	135	92	14	32	26	Pforzheim	„ 27.
70	177	40	18	61	81	93	162	94	28	32	46	Bruchsal	Landkreis 28.
57	142	8	14	23	21	54	104	63	21	19	23	Buchen	„ 29.
124	251	40	35	87	96	112	252	151	53	57	47	Heidelberg	„ 30.
100	248	104	23	85	119	112	250	151	43	54	50	Karlsruhe	„ 31.
114	250	66	38	91	73	127	181	105	36	46	64	Mannheim	„ 32.
55	117	22	9	22	39	53	147	69	42	24	20	Mosbach	„ 33.
59	196	56	16	34	44	54	163	107	26	24	24	Pforzheim	„ 34.
72	114	9	22	23	41	64	141	63	50	23	28	Sinsheim	„ 35.
65	102	25	29	32	33	64	140	78	32	33	34	Tauberbischofsheim	„ 36.
1 225	3 683	1 394	970	1 145	952	1 861	3 391	2 276	472	754	586	Nordbaden ..... 37.	
96	283	111	115	63	101	192	295	222	19	85	46	Freiburg	Stadtkreis 38.
45	111	80	58	29	27	77	132	84	33	34	16	Baden-Baden	„ 39.
79	170	59	27	36	46	73	161	119	31	45	34	Bühl	Landkreis 40.
70	151	23	17	27	33	57	128	91	14	36	30	Donauessingen	„ 41.
107	178	37	16	42	57	71	166	102	27	52	41	Emmendingen	„ 42.
82	168	19	9	33	37	39	121	61	30	49	23	Freiburg	„ 43.
44	97	31	13	37	39	37	94	69	11	43	27	Kehl	„ 44.
138	265	103	85	62	78	127	245	164	42	63	44	Konstanz	„ 45.
81	101	49	25	36	46	80	115	66	18	32	24	Lahr	„ 46.
82	219	37	38	42	66	92	203	128	50	35	26	Lörrach	„ 47.
43	67	19	14	21	37	30	67	47	13	20	19	Müllheim	„ 48.
67	163	27	12	6	26	43	180	132	19	20	36	Neustadt	„ 49.
74	116	51	40	48	38	92	149	109	20	54	33	Offenburg	„ 50.
93	217	79	35	52	82	118	193	143	25	51	41	Rastatt	„ 51.
58	92	16	12	40	32	42	73	51	9	21	19	Säckingen	„ 52.
42	111	17	7	18	28	29	87	53	19	25	22	Stockach	„ 53.
50	101	26	15	20	32	50	77	49	19	25	18	Überlingen	„ 54.
73	113	26	11	24	38	70	164	123	15	34	20	Villingen	„ 55.
71	131	21	27	39	40	50	135	78	30	29	19	Waldshut	„ 56.
85	91	22	11	21	25	37	120	67	40	25	24	Wolfach	„ 57.
1 480	2 945	853	587	696	908	1 406	2 905	1 958	484	778	562	Südbaden ..... 58.	
100	181	36	37	59	65	77	213	146	41	49	22	Balingen	Landkreis 59.
132	205	35	26	51	69	76	318	185	81	86	50	Biberach	„ 60.
144	254	50	38	41	50	125	283	139	89	69	48	Calw	„ 61.
71	110	3	12	24	42	45	90	56	23	26	29	Ehingen	„ 62.
77	183	30	22	28	33	61	251	131	80	55	29	Freudenstadt	„ 63.
61	122	18	13	23	46	52	141	90	30	44	16	Hechingen	„ 64.
49	110	15	13	16	18	30	119	65	38	17	12	Horb	„ 65.
45	71	7	13	17	21	23	58	38	10	18	17	Münsingen	„ 66.
155	254	49	45	62	78	118	328	184	94	77	38	Ravensburg	„ 67.
199	431	66	62	68	89	129	356	200	98	85	40	Reutlingen	„ 68.
131	203	44	44	54	69	136	322	222	61	70	27	Rottweil	„ 69.
64	128	12	11	18	35	46	195	96	57	31	29	Saigau	„ 70.
89	119	13	22	24	42	43	163	102	34	33	20	Sigmaringen	„ 71.
74	146	52	25	43	46	78	259	138	84	72	24	Tettnang	„ 72.
122	276	117	57	48	61	127	341	221	72	84	42	Tübingen	„ 73.
102	184	29	32	24	41	86	195	123	45	49	20	Tuttlingen	„ 74.
80	156	28	17	35	43	68	223	128	51	64	47	Wangen	„ 75.
1 695	3 133	604	489	635	848	1 320	3 855	2 264	988	929	510	Südwestfalen-Hohenzollern 76.	
6 662	15 712	4 689	3 296	3 691	4 142	7 791	15 515	10 293	2 843	3 783	2 457	Baden-Württemberg ..... 77.	

<sup>1)</sup> Ständiger Zustand, d. h. ohne die durch Bauarbeiten bedingten Fälle.

## 2. Straßenverkehrsunfälle, getötete und verletzte Personen in den Gemeinden mit 5000 und mehr Einwohnern <sup>1)</sup> 1953

Lfd. Nr.	Gemeinden	Unfälle	Ge- tötete	Ver- letzte	davon in stat. Behdlg. über- führt	Lfd. Nr.	Gemeinden	Unfälle	Ge- tötete	Ver- letzte	davon in stat. Behdlg. über- führt
1	Stuttgart	8 004	119	3 972	1 647	90	Saulgau	83	1	45	30
2	Mannheim	4 898	56	2 849	1 028	91	Urach	69	2	41	27
3	Karlsruhe	3 382	52	2 009	646	92	Wendlingen a. N.	54	1	43	11
4	Freiburg	1 997	25	1 416	418	93	St. Georgen	35	3	24	9
5	Heidelberg	2 345	25	1 102	309	94	Laupheim	83	1	65	27
6	Ulm	1 170	20	666	226	95	Friedrichshall, Bad	139	4	99	42
7	EBlingen	852	10	488	203	96	Ebersbach a. d. Fils	58	—	41	11
8	Heilbronn	1 011	18	666	226	97	Waldkirch	40	4	35	22
9	Pforzheim	938	19	561	189	98	Plankstadt	36	1	51	22
10	Ludwigsburg	696	9	509	244	99	Öhringen	88	1	54	15
11	Reutlingen	664	10	462	182	100	Giengen (Brenz)	63	2	37	19
12	Konstanz	639	7	408	147	101	Murrhardt	74	2	58	24
13	Heidenheim	332	7	254	133	102	Ziegelhausen	63	—	55	19
14	Göppingen	584	14	349	147	103	Lauffen a. N.	50	—	38	15
15	Tübingen	637	15	385	155	104	Ladenburg	54	3	50	18
16	Baden-Baden	738	10	435	134	105	Blaubeuren	58	—	34	23
17	Schwäb. Gmünd	403	6	258	88	106	Korntal	29	—	14	6
18	Friedrichshafen	375	9	284	113	107	Weingarten (Baden)	76	7	50	25
19	Ravensburg	453	8	286	110	108	Oberkirch	45	3	37	10
20	Aalen	266	3	161	72	109	Eningen u. Achalm	33	2	24	8
21	Schwenningen	279	4	191	106	110	Sigmaringen	111	1	75	32
22	Lörrach	309	2	198	64	111	Sandhausen	88	3	74	21
23	Weinheim	225	3	141	44	112	Langenau	49	2	33	13
24	Singen (Hohentwiel)	261	5	224	100	113	Nagold	77	3	69	26
25	Offenburg	464	16	282	95	114	Uhingen	96	4	77	31
26	Villingen i. Schw.	223	7	160	66	115	Bühlertal	37	2	34	28
27	Rastatt	279	8	168	67	116	Schopfheim	53	2	28	13
28	Tuttlingen	341	6	209	78	117	Oberndorf a. N.	51	—	43	24
29	Geislingen (Steige)	179	5	109	57	118	Herrenberg	46	1	34	13
30	Kornwestheim	177	4	108	43	119	Künzelsau	62	4	52	40
31	Lahr	356	4	245	91	120	Malsch, (Karlsruhe)	64	5	50	14
32	Fellbach	224	1	128	65	121	Neckargemünd	90	1	63	14
33	Backnang	177	5	138	82	122	Marbach a. N.	59	2	37	20
34	Kirchheim unter Teck	201	8	138	77	123	Asperg	51	—	38	14
35	Schwäb. Hall	229	3	152	71	124	Neustadt	56	2	39	21
36	Ebingen	156	1	111	44	125	Gerlingen	39	2	32	15
37	Nürtingen	135	3	82	52	126	Leutkirch	73	2	44	25
38	Bruchsal	185	6	149	45	127	Kirrlach	24	—	24	9
39	Schramberg	92	1	71	37	128	Schriesheim	75	—	72	26
40	Ettlingen	173	10	132	70	129	Süßen	46	2	33	16
41	Waiblingen	225	4	145	71	130	Tiengen (Oberrhein)	53	2	54	21
42	Rottweil	212	3	137	61	131	Waldürn	53	—	30	14
43	Biberach/Riß	174	3	124	55	132	Brühl	52	1	44	19
44	Böblingen	248	5	149	83	133	Leimen	48	2	42	22
45	Schorndorf	84	3	61	37	134	Wiesental	48	3	36	16
46	Leonberg	176	19	115	73	135	Walldorf	77	2	66	17
47	Schwetzingen	198	4	142	60	136	Dossenheim	49	1	47	13
48	Sindelfingen	171	1	74	54	137	Furtwangen	46	1	49	25
49	Talfringen	121	4	77	39	138	Oftersheim	58	2	38	15
50	Eislingen/Fils	146	1	93	35	139	Mühlheim	71	1	48	31
51	Well am Rhein	80	4	60	10	140	Donzdorf	39	2	31	12
52	Weingarten	169	7	107	37	141	Tauberbischofsheim	76	1	40	18
53	Bietigheim	117	2	93	43	142	Wildbad (i. Schw.)	49	—	41	8
54	Freudenstadt	186	2	113	51	143	Ditzingen	48	2	42	16
55	Hockenheim	80	1	84	33	144	Wehr	34	4	30	8
56	Crailsheim	155	2	84	50	145	Eppelheim	27	—	26	17
57	Pfullingen	121	2	109	29	146	Waldsee	67	—	35	12
58	Wiesloch	116	4	82	17	147	Gernsbach	110	2	112	38
59	Wangen im Allgäu	127	3	99	48	148	Triberg	49	1	38	17
60	Eberbach	48	2	33	24	149	Heddesheim	32	3	36	16
61	Emmendingen	110	4	77	37	150	Eutingen	82	3	50	34
62	Wertheim	129	6	72	32	151	Spalchingen	49	1	39	8
63	Radolfzell	122	4	104	37	152	Grötzingen	70	1	50	26
64	Rheinfelden	99	4	103	28	153	Achern	90	—	64	34
65	Neckarsulm	113	5	101	49	154	Besigheim	50	1	31	9
66	Mergentheim (Bad)	119	2	64	26	155	Salach	29	—	18	6
67	Metzingen	110	3	83	26	156	Wernau/Neckar	36	2	34	16
68	Ellwangen/Jagst	110	1	65	34	157	Bissingen a. d. Enz	30	2	22	7
69	Mosbach	74	2	46	21	158	Isny	53	2	35	15
70	Mühlacker	75	1	62	26	159	Markgröningen	37	2	17	8
71	Rottenburg	74	1	59	24	160	Durmshausen	62	6	41	14
72	Kehl	140	2	122	49	161	Sinsheim	48	1	23	8
73	Waldshut	116	5	77	39	162	Mörsingen	29	—	26	10
74	Winnenden	86	2	76	34	163	Lorch	52	6	34	17
75	Balingen	115	5	81	22	164	Nußloch	22	—	12	4
76	Wasseraffingen	69	—	42	31	165	Tettanng	56	2	55	25
77	Hechingen	113	5	79	24	166	Oberhausen	23	1	21	8
78	Donauessingen	162	7	106	53	167	Oberkochen	47	1	29	7
79	Neureut (Baden)	85	2	75	23	168	Dettingen a. d. Erms	35	—	30	17
80	Bretten	74	3	66	16	169	Ketsch	28	—	19	12
81	Säckingen	89	3	87	40	170	Edingen	103	4	92	34
82	Gaggenau	83	—	68	17	171	Weinsberg	45	2	39	19
83	Überlingen	89	1	76	38	172	Unterkochen	28	1	18	5
84	Calw	78	2	45	17	173	Vaihingen (Enz)	46	1	34	19
85	Plochingen	77	3	45	35	174	Birkenfeld	44	—	42	20
86	Baersbronn	74	5	58	26	175	Sinzheim (Krs. Bühl)	50	—	41	12
87	Trossingen	35	—	26	10	176	Welzheim	54	1	45	18
88	Bühl	124	6	93	49	177	Reichenbach (Fils)	65	1	39	11
89	Ehingen (Donau)	92	3	68	41	178	Wellheim a. d. Teck	27	—	27	7

<sup>1)</sup> Geordnet nach der Einwohnerzahl am 1. 1. 1954



## 3. Straßenverkehrsunfälle nach Monaten und Schadensgruppen 1953

Monat	Straßenverkehrsunfälle								Monat	Straßenverkehrsunfälle							
	insgesamt	davon mit								insgesamt	davon mit						
		Ge- töteten	Verletzten			nur Sachschaden					Ge- töteten	Verletzten			nur Sachschaden		
			Schwer- verletzten	Leicht- verletzten	Verletzten überhaupt	über 200 DM	bis 200 DM	Sachschad. überhaupt				Schwer- verletzten	Leicht- verletzten	Verletzten überhaupt	über 200 DM	bis 200 DM	Sachschad. überhaupt
1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8		
nach Ortslagen																	
in geschlossener Ortslage									in nichtgeschlossener Ortslage								
Januar ....	2 841	34	264	526	790	922	1 095	2 017	Januar ....	1 325	27	171	220	391	572	335	907
Februar ....	2 758	27	312	536	848	800	1 083	1 883	Februar ....	1 154	28	144	196	340	497	289	786
März ....	3 546	62	615	1 194	1 809	594	1 081	1 675	März ....	1 190	61	285	315	600	290	239	529
April ....	4 340	70	730	1 535	2 265	664	1 341	2 005	April ....	1 333	71	356	430	786	249	227	476
Mai ....	5 173	80	918	1 992	2 910	734	1 449	2 183	Mai ....	1 852	93	553	611	1 164	323	272	595
Juni ....	4 916	90	842	1 796	2 638	789	1 399	2 188	Juni ....	1 731	76	466	502	968	397	290	687
Juli ....	5 560	91	922	2 191	3 113	801	1 555	2 356	Juli ....	2 092	106	555	650	1 205	441	340	781
August ....	5 316	95	931	2 123	3 054	704	1 463	2 167	August ....	2 126	108	605	677	1 282	405	331	736
September ..	4 878	89	844	1 826	2 670	740	1 379	2 119	September ..	1 755	78	478	564	1 042	337	298	635
Oktober ....	4 734	103	788	1 589	2 377	821	1 433	2 254	Oktober ...	1 639	76	437	446	883	366	314	680
November ..	3 565	51	580	1 077	1 657	694	1 163	1 857	November ..	1 287	78	314	332	646	325	238	563
Dezember ..	3 539	73	452	959	1 411	874	1 181	2 055	Dezember ..	1 290	56	238	294	532	475	227	702
1953 insges.	51 166	865	8 198	17 344	25 542	9 137	15 622	24 759	1953 insges.	18 774	858	4 602	5 237	9 839	4 677	3 400	8 077

in geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage																		
Monatssummen									im kalendertäglichen Durchschnitt									
Januar ....	4 166	61	435	746	1 181	1 494	1 430	2 924	Januar ....	134,4	2,0	14,0	24,1	38,1	48,2	46,1	94,3	
Februar ....	3 912	55	456	732	1 188	1 297	1 372	2 669	Februar ....	139,7	2,0	16,3	26,1	42,4	46,3	49,0	95,3	
März ....	4 736	123	900	1 509	2 409	884	1 320	2 204	März ....	152,8	4,0	29,0	48,7	77,7	28,5	42,6	71,1	
April ....	5 673	141	1 086	1 965	3 051	913	1 568	2 481	April ....	189,1	4,7	36,2	65,5	101,7	30,4	52,3	82,7	
Mai ....	7 025	173	1 471	2 603	4 074	1 057	1 721	2 778	Mai ....	226,6	5,6	47,4	84,0	131,4	34,1	55,5	89,6	
Juni ....	6 647	166	1 308	2 298	3 606	1 186	1 689	2 875	Juni ....	221,6	5,6	43,6	76,6	120,2	39,5	56,3	95,8	
Juli ....	7 652	197	1 477	2 841	4 318	1 242	1 895	3 137	Juli ....	246,8	6,4	47,6	91,6	139,2	40,1	61,1	101,2	
August ....	7 442	203	1 536	2 800	4 336	1 109	1 794	2 903	August ....	240,1	6,5	49,6	90,3	139,0	35,8	57,9	93,7	
September ..	6 633	167	1 322	2 390	3 712	1 077	1 677	2 754	September ..	221,1	5,6	44,0	79,7	123,7	35,9	55,9	91,8	
Oktober ....	6 373	179	1 225	2 035	3 260	1 187	1 747	2 934	Oktober ....	205,6	5,8	39,5	65,7	105,2	38,3	56,4	94,6	
November ..	4 852	129	894	1 409	2 303	1 019	1 401	2 420	November ..	161,8	4,3	29,8	47,0	76,8	34,0	46,7	80,7	
Dezember ..	4 829	129	690	1 253	1 943	1 349	1 408	2 757	Dezember ..	155,8	4,2	22,3	40,4	62,7	43,5	45,4	88,9	
<b>1953 insges.</b>	<b>69 940</b>	<b>1 723</b>	<b>12 800</b>	<b>22 581</b>	<b>35 381</b>	<b>13 814</b>	<b>19 022</b>	<b>32 836</b>	<b>Jahr .....</b>	<b>191,6</b>	<b>4,7</b>	<b>35,1</b>	<b>61,9</b>	<b>96,9</b>	<b>37,8</b>	<b>52,1</b>	<b>90,0</b>	

## nach Regierungsbezirken

Nordwürttemberg									Nordbaden								
Januar ....	1 569	22	134	258	392	627	528	1 155	Januar ....	1 102	15	140	206	346	343	398	741
Februar ....	1 509	18	151	239	390	567	534	1 101	Februar ....	1 010	11	122	207	329	313	357	670
März ....	1 712	36	376	514	890	347	439	786	März ....	1 269	24	207	420	627	214	404	618
April ....	2 069	49	397	659	1 056	389	575	964	April ....	1 486	28	217	577	794	217	447	664
Mai ....	2 460	54	528	845	1 373	435	598	1 033	Mai ....	1 793	26	302	674	978	271	520	791
Juni ....	2 430	50	501	766	1 267	518	595	1 113	Juni ....	1 747	38	282	628	910	281	518	799
Juli ....	2 665	78	533	907	1 440	477	670	1 147	Juli ....	1 965	41	320	758	1 078	307	539	846
August ....	2 492	75	524	930	1 454	403	560	963	August ....	1 813	31	322	688	1 010	268	504	772
September ..	2 358	61	462	808	1 270	434	593	1 027	September ..	1 706	38	268	640	908	253	507	760
Oktober ....	2 306	55	455	684	1 139	495	617	1 112	Oktober ....	1 735	39	264	554	818	326	552	878
November ..	1 802	47	325	477	802	460	493	953	November ..	1 300	31	184	360	544	259	466	725
Dezember ..	1 848	52	272	401	673	640	483	1 123	Dezember ..	1 284	25	146	358	504	275	480	755
<b>1953 insges.</b>	<b>25 220</b>	<b>597</b>	<b>4 658</b>	<b>7 488</b>	<b>12 146</b>	<b>5 792</b>	<b>6 685</b>	<b>12 477</b>	<b>1953 insges.</b>	<b>18 210</b>	<b>347</b>	<b>2 774</b>	<b>6 070</b>	<b>8 844</b>	<b>3 327</b>	<b>5 692</b>	<b>9 019</b>

Südbaden									Südwestfalen-Hohenzollern								
Januar ....	815	17	97	162	250	298	241	539	Januar ....	680	7	64	120	184	226	263	489
Februar ....	742	15	113	168	281	221	225	446	Februar ....	651	11	70	118	188	196	256	452
März ....	907	37	192	310	502	193	265	458	März ....	758	26	125	265	390	130	212	342
April ....	1 141	33	240	421	661	165	282	447	April ....	977	31	232	308	540	142	264	406
Mai ....	1 535	52	346	601	947	206	330	536	Mai ....	1 237	41	295	483	778	145	273	418
Juni ....	1 403	45	316	492	808	218	332	550	Juni ....	1 067	33	209	412	621	169	244	413
Juli ....	1 654	47	324	640	964	261	382	643	Juli ....	1 368	31	300	536	836	197	304	501
August ....	1 830	54	396	670	1 066	273	437	710	August ....	1 307	43	294	512	806	165	293	458
September ..	1 454	38	341	512	853	226	337	563	September ..	1 115	30	251	430	681	164	240	404
Oktober ....	1 274	52	258	441	699	217	306	523	Oktober ....	1 058	33	248	356	604	149	272	421
November ..	965	26	210	321	531	163	245	408	November ..	785	25	175	251	426	137	197	334
Dezember ..	883	29	146	282	428	190	236	426	Dezember ..	814	23	126	212	338	244	209	453
<b>1953 insges.</b>	<b>14 693</b>	<b>445</b>	<b>2 979</b>	<b>5 020</b>	<b>7 999</b>	<b>2 631</b>	<b>3 618</b>	<b>6 249</b>	<b>1953 insges.</b>	<b>11 817</b>	<b>334</b>	<b>2 389</b>	<b>4 003</b>	<b>6 392</b>	<b>2 064</b>	<b>3 027</b>	<b>5 091</b>

## 4. Straßenverkehrsunfälle nach Wochentagen und Schadensgruppen 1953

Wochentage	Baden-Württemberg			Nordwürttemberg			Nordbaden			Südbaden			Südwürtb.-Hohenzollern		
	Straßen- verkehrs- unfälle ins- gesamt	davon		Straßen- verkehrs- unfälle ins- gesamt	davon		Straßen- verkehrs- unfälle ins- gesamt	davon		Straßen- verkehrs- unfälle ins- gesamt	davon		Straßen- verkehrs- unfälle ins- gesamt	davon	
		mit Ge- töteten und Ver- letzten	nur mit Sach- schaden		mit Ge- töteten und Ver- letzten	nur mit Sach- schaden		mit Ge- töteten und Ver- letzten	nur mit Sach- schaden		mit Ge- töteten und Ver- letzten	nur mit Sach- schaden		mit Ge- töteten und Ver- letzten	nur mit Sach- schaden
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

## In geschlossener Ortslage

Montag	7 435	3 770	3 665	2 811	1 312	1 499	2 104	1 016	1 088	1 399	824	575	1 121	618	503
Dienstag	7 009	3 440	3 569	2 640	1 233	1 407	1 991	937	1 054	1 406	762	644	972	508	464
Mittwoch	7 081	3 400	3 621	2 687	1 232	1 455	2 002	962	1 040	1 389	746	643	1 003	520	483
Donnerstag	5 309	2 413	2 896	1 310	598	712	1 587	510	1 077	1 413	774	639	999	531	468
Freitag	7 803	3 880	3 943	2 891	1 351	1 540	2 184	1 087	1 097	1 558	817	741	1 170	605	565
Samstag	10 850	5 908	4 942	4 836	2 405	2 431	2 888	1 674	1 214	1 813	1 061	752	1 313	768	545
Sonntag	5 679	3 556	2 123	1 922	1 167	755	1 429	832	597	1 298	887	411	1 030	670	360
Insgesamt	51 166	26 407	24 759	19 097	9 298	9 799	14 185	7 018	7 167	10 276	5 871	4 405	7 608	4 220	3 388

## In nicht geschlossener Ortslage

Montag	2 675	1 513	1 162	874	469	405	573	322	251	625	369	256	603	353	250
Dienstag	2 351	1 188	1 163	816	399	417	525	256	269	534	269	265	476	264	212
Mittwoch	2 403	1 207	1 196	828	421	407	529	243	286	516	263	253	530	280	250
Donnerstag	1 045	526	519	347	170	177	233	122	111	242	132	110	223	102	121
Freitag	2 696	1 392	1 304	828	406	422	614	299	315	659	355	304	595	332	263
Samstag	4 300	2 501	1 799	1 438	861	577	882	461	421	1 027	605	422	953	574	379
Sonntag	3 304	2 370	934	992	719	273	669	470	199	814	580	234	829	601	228
Insgesamt	18 774	10 697	8 077	6 123	3 445	2 678	4 025	2 173	1 852	4 417	2 573	1 844	4 209	2 506	1 703

## In geschlossener und nicht geschlossener Ortslage

Montag	10 110	5 283	4 827	3 685	1 781	1 904	2 677	1 338	1 339	2 024	1 193	831	1 724	971	753
Dienstag	9 360	4 628	4 732	3 456	1 632	1 824	2 516	1 193	1 323	1 940	1 031	909	1 448	772	676
Mittwoch	9 484	4 667	4 817	3 515	1 653	1 862	2 531	1 205	1 326	1 905	1 009	896	1 533	800	733
Donnerstag	6 354	2 939	3 415	1 657	768	889	1 820	632	1 188	1 655	906	749	1 222	633	589
Freitag	10 499	5 252	5 247	3 719	1 757	1 962	2 798	1 386	1 412	2 217	1 172	1 045	1 765	937	828
Samstag	15 150	8 409	6 741	6 274	3 266	3 008	3 770	2 135	1 635	2 840	1 666	1 174	2 266	1 342	924
Sonntag	8 983	5 926	3 057	2 914	1 886	1 028	2 098	1 302	796	2 112	1 467	645	1 859	1 271	588
Insgesamt	69 940	37 104	32 836	25 220	12 743	12 477	18 210	9 191	9 019	14 693	8 444	6 249	11 817	6 726	5 091

## 5. Straßenverkehrsunfälle nach Tagesstunden und Monaten 1953

## a) nach Ortslagen

Stunde	Straßen- verkehrs- unfälle insgesamt	davon im Monat											
		Januar	Fe- bruar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sep- tember	Ok- tober	No- vember	De- zember
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

## In geschlossener Ortslage

0 bis unter 1	698	34	43	49	53	61	74	73	58	58	77	60	58
1 „ „ 2	485	30	25	25	31	47	56	60	57	40	39	43	32
2 „ „ 3	356	16	20	28	22	32	34	34	35	33	40	35	27
3 „ „ 4	243	21	14	14	13	25	31	19	18	20	23	14	31
4 „ „ 5	176	12	26	9	9	16	12	15	17	19	13	13	15
5 „ „ 6	348	11	20	18	21	40	36	40	44	33	27	27	31
6 „ „ 7	1 959	53	39	88	138	231	230	288	231	234	193	150	84
7 „ „ 8	2 009	94	113	132	160	181	224	191	171	222	200	160	161
8 „ „ 9	1 905	148	150	116	139	175	173	207	185	172	164	139	137
9 „ „ 10	2 249	182	158	143	191	221	204	216	234	204	200	134	162
10 „ „ 11	2 870	248	187	190	225	284	253	309	292	259	225	182	216
11 „ „ 12	3 268	240	207	263	266	287	275	338	315	295	322	223	237
12 „ „ 13	3 830	215	226	261	307	334	320	393	405	375	396	271	327
13 „ „ 14	3 074	212	190	212	258	320	252	300	306	263	301	222	238
14 „ „ 15	3 164	223	198	242	295	297	293	281	289	270	293	235	248
15 „ „ 16	3 072	212	210	236	280	277	271	286	296	269	254	246	235
16 „ „ 17	3 585	223	221	272	340	353	316	367	350	310	369	243	221
17 „ „ 18	5 076	206	235	391	505	539	454	525	575	496	444	375	331
18 „ „ 19	4 504	156	150	334	407	528	436	528	491	493	448	262	271
19 „ „ 20	3 242	127	113	215	311	361	380	417	346	340	285	172	172
20 „ „ 21	2 077	66	82	123	143	218	254	303	279	198	172	131	108
21 „ „ 22	1 154	46	45	59	89	147	141	157	128	92	74	88	88
22 „ „ 23	980	30	36	77	82	100	103	117	110	105	83	80	57
23 „ „ 24	842	36	50	49	55	99	94	96	84	78	89	60	52
Insgesamt	51 166	2841	2758	3546	4340	5173	4916	5560	5316	4878	4734	3565	3539

davon:

bei Tageslicht (einschließlich bürgerlicher Dämmerung)	40 632	1903	2095	2880	3843	4662	4383	5004	4530	3895	3361	2055	2021
bei Dunkelheit	10 534	938	663	666	497	511	533	556	786	983	1373	1510	1518

## 5. Straßenverkehrsunfälle nach Tagesstunden und Monaten 1954

## a) nach Ortslagen

Stunde	Straßen- verkehrs- unfälle insgesamt	davon im Monat											
		Januar	Fe- bruar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sep- tember	Ok- tober	No- vember	De- zember
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

## in nicht geschlossener Ortslage

0 bis unter 1 .....	386	23	21	33	33	28	43	41	37	47	37	25	18
1 " " 2 .....	356	12	12	18	31	41	42	50	33	38	41	18	20
2 " " 3 .....	189	7	7	15	15	13	27	16	22	12	18	24	13
3 " " 4 .....	135	11	6	9	4	15	15	11	16	14	16	7	11
4 " " 5 .....	148	4	7	4	10	18	19	20	21	10	15	16	6
5 " " 6 .....	234	4	10	8	12	27	29	25	28	27	29	16	19
6 " " 7 .....	727	18	32	24	56	68	78	80	74	95	81	83	38
7 " " 8 .....	641	40	56	34	39	53	56	63	52	74	65	49	60
8 " " 9 .....	697	60	82	41	32	63	62	65	59	45	59	48	81
9 " " 10 .....	932	102	97	50	42	87	79	76	87	80	80	63	89
10 " " 11 .....	906	100	71	60	54	74	69	95	100	67	56	70	90
11 " " 12 .....	922	100	59	63	52	81	78	95	108	85	76	50	75
12 " " 13 .....	893	81	56	59	68	83	88	107	103	56	73	54	65
13 " " 14 .....	1 006	83	73	68	70	113	88	122	120	75	85	51	58
14 " " 15 .....	1 183	93	88	95	93	117	95	135	135	103	96	68	65
15 " " 16 .....	1 188	95	92	81	95	122	97	115	154	107	93	60	77
16 " " 17 .....	1 305	127	91	96	98	125	115	139	148	115	108	68	75
17 " " 18 .....	1 661	85	90	105	133	178	140	177	190	145	158	143	117
18 " " 19 .....	1 598	86	66	86	111	159	135	209	188	170	153	136	99
19 " " 20 .....	1 230	67	55	84	82	115	122	146	146	149	122	80	62
20 " " 21 .....	980	40	35	72	85	101	88	123	132	92	52	53	57
21 " " 22 .....	587	31	18	42	47	67	59	78	74	58	44	40	29
22 " " 23 .....	470	25	15	26	30	51	59	57	45	56	44	36	26
23 " " 24 .....	450	31	15	17	41	55	48	47	54	35	38	29	40
<b>Insgesamt ...</b>	<b>18 774</b>	<b>1325</b>	<b>1154</b>	<b>1190</b>	<b>1333</b>	<b>1852</b>	<b>1731</b>	<b>2092</b>	<b>2126</b>	<b>1755</b>	<b>1639</b>	<b>1287</b>	<b>1290</b>
davon:													
bei Tageslicht (einschließlich bürgerlicher Dämmerung) .....	13 629	841	855	862	1037	1582	1438	1792	1692	1244	1030	581	675
bei Dunkelheit .....	5 145	484	299	328	296	270	293	300	434	511	609	706	615

## Unfälle insgesamt

0 bis unter 1 .....	1 084	57	64	82	86	89	117	114	95	105	114	85	76
1 " " 2 .....	841	42	37	43	62	88	98	110	90	78	80	61	52
2 " " 3 .....	545	23	27	43	37	45	61	50	57	45	58	59	40
3 " " 4 .....	378	32	20	23	17	40	46	30	34	34	39	21	42
4 " " 5 .....	324	16	33	13	19	32	31	35	38	29	28	29	21
5 " " 6 .....	582	15	30	26	33	67	65	65	72	60	56	43	50
6 " " 7 .....	2 686	71	71	112	194	299	308	368	305	329	274	233	122
7 " " 8 .....	2 650	134	169	166	190	234	280	254	223	296	265	209	221
8 " " 9 .....	2 602	208	232	157	171	238	235	272	244	217	223	187	218
9 " " 10 .....	3 181	284	255	193	233	308	283	292	321	284	280	197	251
10 " " 11 .....	3 776	348	258	250	279	358	322	404	392	326	281	252	306
11 " " 12 .....	4 190	340	260	326	318	368	353	433	423	380	398	273	312
12 " " 13 .....	4 723	296	282	320	375	417	408	500	508	431	469	325	392
13 " " 14 .....	4 080	295	263	280	328	433	340	422	426	338	386	273	296
14 " " 15 .....	4 347	316	286	337	388	414	388	416	424	373	389	303	313
15 " " 16 .....	4 260	307	302	317	375	399	368	401	450	376	347	306	312
16 " " 17 .....	4 890	350	312	368	438	478	431	506	498	425	477	311	296
17 " " 18 .....	6 737	291	325	496	638	717	594	702	765	641	602	518	448
18 " " 19 .....	6 102	242	216	420	518	687	571	737	679	663	601	398	370
19 " " 20 .....	4 472	194	168	299	393	476	502	563	492	489	410	252	234
20 " " 21 .....	3 007	106	117	195	228	319	342	426	411	290	224	184	105
21 " " 22 .....	1 741	77	63	101	136	214	200	235	202	150	118	128	117
22 " " 23 .....	1 450	55	51	103	112	151	162	174	155	161	127	116	83
23 " " 24 .....	1 292	67	65	66	96	154	142	143	138	113	127	89	92
<b>Insgesamt ...</b>	<b>69 940</b>	<b>4166</b>	<b>3912</b>	<b>4736</b>	<b>5673</b>	<b>7025</b>	<b>6647</b>	<b>7652</b>	<b>7442</b>	<b>6633</b>	<b>6373</b>	<b>4852</b>	<b>4829</b>
davon:													
bei Tageslicht (einschließlich bürgerlicher Dämmerung) .....	54 261	2744	2050	3742	4880	6244	5821	6796	6222	5139	4391	2936	2696
bei Dunkelheit .....	15 679	1422	962	994	793	781	826	956	1220	1494	1982	2216	2133

## 5. Straßenverkehrsunfälle nach Tagesstunden und Monaten 1953

## b) nach Schadensgruppen

Stunde	Straßen- verkehrs- unfälle insgesamt	davon im Monat											
		Januar	Fe- bruar	März	April	Mal	Juni	Juli	August	Sep- tember	Ok- tober	No- vember	De- zember
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Unfälle mit Getöteten und Verletzten														
0 bis unter 1	603	24	23	42	49	54	76	73	50	72	64	33	34	
1 " " 2	507	19	14	24	37	54	64	71	63	48	60	33	20	
2 " " 3	279	8	9	22	16	22	39	27	31	30	33	23	19	
3 " " 4	211	16	10	9	9	24	27	21	21	24	18	15	17	
4 " " 5	145	7	10	7	9	16	19	13	16	13	12	12	11	
5 " " 6	345	5	13	21	14	35	38	41	57	34	37	24	26	
6 " " 7	1 904	38	36	78	137	225	212	249	230	240	197	178	84	
7 " " 8	1 516	50	60	96	124	150	167	166	134	179	138	124	128	
8 " " 9	1 053	48	69	48	83	115	98	137	134	102	92	60	67	
9 " " 10	1 305	69	44	71	102	171	137	142	168	150	108	68	75	
10 " " 11	1 546	78	61	116	131	188	140	197	195	160	111	79	90	
11 " " 12	1 756	80	57	140	141	178	169	221	223	180	160	102	105	
12 " " 13	2 417	82	76	169	223	254	231	269	299	263	232	157	162	
13 " " 14	2 055	71	80	137	178	265	189	259	262	169	194	131	120	
14 " " 15	2 070	88	82	162	194	233	200	223	231	200	197	147	113	
15 " " 16	1 895	88	78	151	188	212	179	195	220	183	156	133	112	
16 " " 17	2 401	92	103	190	239	270	219	269	280	225	251	146	117	
17 " " 18	3 880	84	120	297	383	458	338	438	464	386	373	307	232	
18 " " 19	3 715	95	92	264	315	443	342	486	448	437	377	229	187	
19 " " 20	2 857	71	76	201	253	307	328	374	354	340	284	146	123	
20 " " 21	1 887	51	51	125	150	206	225	285	295	181	128	101	89	
21 " " 22	1 066	35	28	61	82	148	127	160	142	95	64	62	62	
22 " " 23	925	24	25	64	72	110	123	108	109	101	79	70	40	
23 " " 24	766	19	26	37	63	109	85	91	104	67	74	52	39	
Insgesamt . . .	37 104	1242	1243	2532	3192	4247	3772	4515	4539	3879	3439	2432	2072	
davon:														
bei Tageslicht (einschl. bürger- lich. Dämmerung) . . . . .	27 995	696	830	1919	2705	3726	3231	3964	3699	2908	2209	1147	961	
bei Dunkelheit . . . . .	9 109	546	413	613	487	521	541	551	840	971	1230	1285	1111	

## Unfälle nur mit Sachschaden

0 bis unter 1	481	33	41	40	37	35	41	41	36	33	50	52	42
1 „ „ 2	334	23	23	19	25	34	34	39	27	30	20	28	32
2 „ „ 3	266	15	18	21	21	23	22	23	26	15	25	36	21
3 „ „ 4	167	16	10	14	8	16	19	9	13	10	21	6	25
4 „ „ 5	179	9	23	6	10	16	12	22	22	16	16	17	10
5 „ „ 6	237	10	17	5	19	32	27	24	15	26	19	19	24
6 „ „ 7	782	33	35	34	57	74	96	119	75	89	77	55	38
7 „ „ 8	1 134	84	109	70	75	84	113	88	89	117	127	85	93
8 „ „ 9	1 549	160	163	109	88	123	137	135	110	115	131	127	151
9 „ „ 10	1 876	215	211	122	131	137	146	150	153	134	172	129	176
10 „ „ 11	2 230	270	197	134	148	170	182	207	197	166	170	173	216
11 „ „ 12	2 434	260	209	186	177	190	184	212	200	200	238	171	207
12 „ „ 13	2 306	214	206	151	152	163	177	231	209	168	237	168	230
13 „ „ 14	2 025	224	183	143	150	168	151	163	164	169	192	142	176
14 „ „ 15	2 277	228	204	175	194	181	188	193	193	173	192	156	200
15 „ „ 16	2 365	219	224	166	187	187	189	206	230	193	191	173	200
16 „ „ 17	2 489	258	209	178	199	208	212	237	218	200	226	165	179
17 „ „ 18	2 857	207	205	199	255	250	256	264	301	255	229	211	216
18 „ „ 19	2 387	147	124	156	203	244	229	251	231	226	224	169	183
19 „ „ 20	1 615	123	92	98	140	169	174	189	138	149	126	106	111
20 „ „ 21	1 120	55	66	70	78	113	117	141	116	109	96	83	76
21 „ „ 22	675	42	35	40	54	66	73	75	60	55	54	66	55
22 „ „ 23	525	31	26	39	40	41	39	66	46	60	48	46	43
23 „ „ 24	526	48	39	29	33	45	57	52	34	46	53	37	53
Insgesamt	32 836	2924	2669	2204	2481	2778	2875	3137	2903	2754	2934	2420	2757
davon:													
bei Tageslicht (einschl. bürger- lich. Dämmerung)	26 266	2048	2120	1823	2175	2518	2500	2832	2523	2231	2182	1489	1735
bei Dunkelheit	6 570	876	549	381	306	260	285	305	380	523	752	931	1022

**6. Straßenverkehrsunfälle**  
**nach der Art des Unfallvorgangs, der Schadensgruppe und der Straßenklasse 1953**

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

Unfälle in geschlossener Ortslage												
	a) mit Getöteten						b) mit Verletzten					
Durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen .....	—	117	68	8	127	320	—	3 303	1 856	477	5 547	11 183
Durch Auffahren eines fahrenden Fahrzeugs auf ein voranfahrendes Fahrzeug ....	—	15	14	2	8	29	—	753	359	57	531	1 700
auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug .....	—	6	2	—	5	13	—	364	127	37	400	928
auf ein parkendes Fahrzeug .....	—	6	1	—	3	10	—	100	42	13	237	392
auf ein anderes Hindernis .....	—	19	19	4	15	57	—	313	296	82	511	1 202
Zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger ..	—	120	64	13	99	296	—	1 732	1 117	328	2 477	5 707
Auf andere Art .....	—	45	33	11	51	140	—	1 341	773	253	2 063	4 430
<b>Zusammen...</b>	—	<b>328</b>	<b>191</b>	<b>38</b>	<b>308</b>	<b>865</b>	—	<b>7 906</b>	<b>4 623</b>	<b>1 247</b>	<b>11 766</b>	<b>25 542</b>
	c) mit nur Sachschaden						d) zusammen					
Durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen .....	—	3 427	1 571	339	6 245	11 582	—	6 847	3 495	824	11 919	23 085
Durch Auffahren eines fahrenden Fahrzeugs auf ein voranfahrendes Fahrzeug ....	—	1 095	301	45	830	2 271	—	1 863	664	104	1 369	4 000
auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug .....	—	1 658	397	86	1 088	4 129	—	2 028	526	123	2 393	5 070
auf ein parkendes Fahrzeug .....	—	363	245	61	2 160	2 829	—	469	288	74	2 400	3 231
auf ein anderes Hindernis .....	—	485	283	74	688	1 530	—	817	598	160	1 214	2 789
Zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger ..	—	81	75	12	144	312	—	1 933	1 309	353	2 720	6 315
Auf andere Art .....	—	773	347	110	876	2 106	—	2 159	1 153	374	2 990	6 676
<b>Zusammen...</b>	—	<b>7 882</b>	<b>3 219</b>	<b>727</b>	<b>12 931</b>	<b>24 759</b>	—	<b>16 116</b>	<b>8 033</b>	<b>2 012</b>	<b>25 005</b>	<b>51 166</b>

Unfälle in nichtgeschlossener Ortslage												
	a) mit Getöteten						b) mit Verletzten					
Durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen .....	10	153	76	13	14	266	86	1 443	1 029	341	218	3 117
Durch Auffahren eines fahrenden Fahrzeugs auf ein voranfahrendes Fahrzeug ....	23	38	10	4	1	76	163	619	344	98	28	1 252
auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug .....	11	11	9	—	—	31	64	228	114	33	12	451
auf ein parkendes Fahrzeug .....	2	3	2	—	—	7	7	39	20	5	3	74
auf ein anderes Hindernis .....	3	22	30	9	5	69	26	303	327	155	75	886
Zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger ..	8	68	41	9	5	131	11	437	400	128	85	1 061
Auf andere Art .....	17	74	97	46	44	278	336	932	1 099	416	215	2 998
<b>Zusammen...</b>	<b>74</b>	<b>369</b>	<b>265</b>	<b>81</b>	<b>69</b>	<b>858</b>	<b>693</b>	<b>4 001</b>	<b>3 330</b>	<b>1 176</b>	<b>636</b>	<b>9 839</b>
	c) mit nur Sachschaden						d) zusammen					
Durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen .....	129	1 428	1 076	301	158	3 092	225	3 024	2 181	655	390	6 475
Durch Auffahren eines fahrenden Fahrzeugs auf ein voranfahrendes Fahrzeug ....	274	499	238	55	20	1 095	460	1 156	592	157	58	2 423
auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug .....	128	514	263	79	57	1 041	203	753	386	112	69	1 523
auf ein parkendes Fahrzeug .....	20	52	42	16	18	148	29	64	64	21	21	220
auf ein anderes Hindernis .....	46	273	235	71	54	670	75	598	592	235	134	1 634
Zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger ..	3	24	28	5	5	65	22	529	469	142	95	1 257
Auf andere Art .....	424	748	520	176	89	1 057	777	1 754	1 716	638	348	5 233
<b>Zusammen...</b>	<b>1 024</b>	<b>3 538</b>	<b>2 402</b>	<b>703</b>	<b>410</b>	<b>8 077</b>	<b>1 791</b>	<b>7 908</b>	<b>6 000</b>	<b>1 960</b>	<b>1 115</b>	<b>18 774</b>

## nach der Art des Unfallvorgangs, der Schadensgruppe und der Straßenklasse 1953

Straßenverkehrsunfälle	Bundes- auto- bahnen	Bundes- straßen	Land- straßen I. Ord- nung	Land- straßen II. Ord- nung	Andere Straßen	zu- sammen	Bundes- auto- bahnen	Bundes- straßen	Land- straßen I. Ord- nung	Land- straßen II. Ord- nung	Andere Straßen	zu- sammen
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Unfälle in geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage												
a) mit Getöteten						b) mit Verletzten						
Durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen .....	10	270	144	21	141	586	86	4 746	2 885	818	5 765	14 300
Durch Auffahren eines fahrenden Fahrzeugs auf ein voranfahrendes Fahrzeug ....	23	53	14	6	9	105	163	1 372	703	155	559	2 952
auf ein im Verkehr vorübergehend hal- tendes Fahrzeug .....	11	17	11	—	5	44	64	592	241	70	412	1 379
auf ein parkendes Fahrzeug .....	2	9	3	—	3	17	7	139	62	18	240	466
auf ein anderes Hindernis .....	3	41	49	13	20	126	26	616	623	237	586	2 088
Zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger ..	8	188	105	22	104	427	11	2 169	1 570	456	2 562	6 768
Auf andere Art .....	17	119	130	57	95	418	326	2 273	1 872	669	2 278	7 428
Zusammen ...	74	697	456	119	377	1 723	693	11 907	7 956	2 423	12 402	35 381
c) mit nur Sachschaden						d) zusammen						
Durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen .....	129	4 855	2 647	640	6 403	14 674	225	9 871	5 676	1 479	12 309	29 560
Durch Auffahren eines fahrenden Fahrzeugs auf ein voranfahrendes Fahrzeug ....	274	1 594	539	100	859	3 366	460	3 019	1 256	261	1 427	6 423
auf ein im Verkehr vorübergehend hal- tendes Fahrzeug .....	128	2 172	660	165	2 045	5 170	203	2 781	912	235	2 462	6 593
auf ein parkendes Fahrzeug .....	20	415	287	77	2 178	2 977	29	563	352	95	2 421	3 460
auf ein anderes Hindernis .....	46	758	518	145	742	2 209	75	1 415	1 190	395	1 348	4 423
Zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger ..	3	105	103	17	149	377	22	2 462	1 778	495	2 815	7 572
Auf andere Art .....	424	1 521	867	286	965	4 063	777	3 913	2 869	1 012	3 338	11 909
Zusammen ...	1 024	11 420	5 621	1 430	13 341	32 836	1 791	24 024	14 033	3 972	26 120	69 940

## 7. Verkehrsunfälle auf Straßenkreuzungen und in Kurven nach Art des Unfallvorgangs und Ortslagen 1953

Bezeichnung	Straßenverkehrsunfälle													
	durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen	durch Auffahren eines Fahrzeugs				zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	auf andere Art	durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen	durch Auffahren eines Fahrzeugs				zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	auf andere Art
	auf ein voran-fahren-des Fahrzeug	auf ein im Verk. vorübergehend halten-des Fahrz.	auf ein parken-des Fahrzeug	auf ein anderes Hinder-nis			auf ein voran-fahren-des Fahrzeug	auf ein im Verk. vorübergehend halten-des Fahrz.	auf ein parken-des Fahrzeug	auf ein anderes Hinder-nis				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
auf Straßenkreuzungen oder -einemündungen														
	in geschlossener Ortslage						in nichtgeschlossener Ortslage							
von gleichberechtigten Straßen .....	5 004	343	366	117	231	381	461	267	38	25	3	37	16	69
mit einer bevorrechtigten Straße .....	8 717	874	1 093	104	320	781	856	828	177	76	4	60	56	133
Zusammen ...	13 721	1 217	1 459	221	551	1 162	1 317	1 095	215	101	7	97	72	202
in Kurven														
	in geschlossener Ortslage						in nichtgeschlossener Ortslage							
auf Bundesautobahnen ..	—	—	—	—	—	—	—	18	11	8	—	4	—	30
auf Bundesstraßen .....	770	123	133	27	150	130	396	653	117	79	5	135	36	423
auf Landstraßen														
I. Ordnung .....	760	62	61	21	189	148	315	751	77	81	14	227	58	687
II. Ordnung .....	197	14	27	6	40	35	82	243	19	27	7	87	15	230
auf anderen Straßen .....	582	36	78	39	116	94	289	127	6	14	—	27	8	95
Zusammen ...	2 309	235	299	93	495	407	1 082	1 792	230	209	26	480	117	1 465

### 8. Straßenverkehrsunfälle nach Straßenarten und Schadensgruppen 1953

Unfälle	Straßen- verkehrs- unfälle insge- samt	davon auf einer Straße mit						Straßen- verkehrs- unfälle insge- samt	davon auf einer Straße mit							
		ungeteilter Fahr- bahn und 2- Richtungs- verkehr		geteilter Fahr- bahn und 2- Richtungs- verkehr		Verkehr in nur einer Richt. (Einb.- str.)	ungeteilter Fahr- bahn und 2- Richtungs- verkehr		geteilter Fahr- bahn und 2- Richtungs- verkehr		Verkehr in nur einer Richt. (Einb.- str.)					
		ohne Radweg	mit Radweg	ohne Radweg	mit Radweg		ohne Radweg		mit Radweg	ohne Radweg		mit Radweg				
		1	2	3	4		5		6	7		8	9	10	11	12
Unfälle		in geschlossener Ortslage							in nichtgeschlossener Ortslage							
mit Getöteten .....	865	760	73	19	8	5	858	749	43	61	3	2				
mit Verletzten .....	25 542	22 674	1 558	616	228	466	9 839	8 704	517	570	21	27				
mit nur Sachschaden .....	24 759	21 595	1 449	693	229	793	8 077	6 778	379	843	22	55				
Zusammen ...	51 166	45 029	3 080	1 328	465	1 264	18 774	16 231	939	1 474	46	84				

9. Straßenverkehrsunfälle zwischen zwei Verkehrsteilnehmern 1953<sup>1)</sup>

Unfälle, an denen als zweiter Verkehrsteilnehmer ein ..... beteiligt war	Unfälle, gegliedert nach der Art des einen Verkehrsteilnehmers										zusammen
	Personen- kraft- wagen	Kraft- rad	Last- kraft- wagen	Kfz. der Besat- zungs- macht	Kraft- omnibus, Obus	Zug- maschine, sonstige Kfz.	Fahr- rad	Fuß- gänger	Straßen- bahn od. Eisen- bahn	sonstige Verkehrs- teil- nehmer	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
in geschlossener Ortslage											
Personenkraftwagen .....	4 557	5 591	4 104	1 874	456	273	2 943	1 873	450	541	22 662
Kraftrad .....	5 591	1 646	1 934	924	236	210	3 307	3 078	59	810	17 795
Lastkraftwagen .....	4 104	1 934	1 166	664	228	149	999	578	517	254	10 593
Kraftfahrzeuge der Besatzungsmacht .....	1 874	924	664	64	77	25	523	211	129	39	4 530
Kraftomnibus, Obus .....	456	236	228	77	20	16	66	53	21	29	1 202
Zugmaschine, sonst. Kraftfahrzeuge .....	273	210	149	25	16	7	68	73	24	23	868
Fahrrad .....	2 943	3 307	999	523	66	68	735	1 076	59	154	9 930
Fußgänger .....	1 873	3 078	578	211	53	73	1 076	—	247	56	7 245
Straßenbahn oder Eisenbahn .....	450	59	517	129	21	24	59	247	18	45	1 569
Sonstige Verkehrsteilnehmer .....	541	810	254	39	29	23	154	56	45	18	1 969
Unfälle zusammen .....	22 662	17 795	10 593	4 530	1 202	868	9 930	7 245	1 569	1 969	78 363
Zahl der daran beteiligten Verkehrs- teilnehmer .....	27 219	19 441	11 759	4 594	1 222	875	10 665	7 245	1 587	1 987	86 594
in nichtgeschlossener Ortslage											
Personenkraftwagen .....	1 344	1 480	1 688	497	180	136	598	351	22	276	6 572
Kraftrad .....	1 480	609	670	254	114	97	783	595	7	429	5 038
Lastkraftwagen .....	1 688	670	900	317	196	127	269	107	26	162	4 462
Kraftfahrzeuge der Besatzungsmacht .....	497	254	317	19	37	16	80	30	7	29	1 286
Kraftomnibus, Obus .....	180	114	196	37	16	9	21	10	2	16	601
Zugmaschine, sonst. Kraftfahrzeuge .....	136	97	127	16	9	8	29	11	6	10	449
Fahrrad .....	598	783	269	80	21	29	97	103	9	34	2 023
Fußgänger .....	351	595	107	30	10	11	103	—	8	5	1 220
Straßenbahn oder Eisenbahn .....	22	7	26	7	2	6	9	8	1	4	92
Sonstige Verkehrsteilnehmer .....	276	429	162	29	16	10	34	5	4	9	974
Unfälle zusammen .....	6 572	5 038	4 462	1 286	601	449	2 023	1 220	92	974	22 717
Zahl der daran beteiligten Verkehrs- teilnehmer .....	7 916	5 647	5 362	1 305	617	457	2 120	1 220	93	983	25 720

<sup>1)</sup> Vergl. dazu S. 33.

## 10. Die an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer 1953

Art der Verkehrsteilnehmer	An Unfällen				
	insgesamt	mit Getöteten	mit Verletzten	mit Personenschaden zusammen	mit nur Sachschaden
	waren beteiligt				
in geschlossener Ortslage					
1. Kraftfahrzeuge der Besatzungsmacht .....	5 341	63	1 016	1 679	3 662
a) Militärfahrzeuge .....	2 491	35	694	729	1 762
b) Zivilkraftfahrzeuge .....	2 850	28	922	950	1 900
2. Krafträder (ohne Kraftroller) .....	20 958	439	14 833	15 272	5 686
a) bis 99 ccm auch mit Beiwagen .....	2 555	42	1 813	1 855	700
b) von 100 bis 125 ccm „ „ „ .....	3 406	50	2 416	2 466	940
c) von 126 bis 250 ccm „ „ „ .....	12 050	259	8 634	8 893	3 157
d) von 251 und mehr ccm „ „ „ .....	2 947	88	1 970	2 058	889
3. Kraftroller (Motorroller) .....	1 718	26	1 128	1 154	564
4. Kraftdroschken .....	697	7	226	233	464
5. Personenkraftwagen auch mit Anhänger .....	30 209	257	9 323	9 580	20 629
6. Kraftomnibusse (auch Sattelschlepper m. Omnibusanhänger) .....	1 284	15	340	355	929
7. Oberleitungsomnibusse auch mit Anhänger .....	94	2	18	20	74
8. Liefer- und Lastkraftwagen mit Gesamtgewicht .....	13 816	225	3 684	3 909	9 907
a) bis 3500 kg mit Anhänger .....	2 537	25	718	743	1 794
b) bis 3500 kg ohne Anhänger .....	5 524	56	1 570	1 626	3 898
c) von 3501 kg und mehr mit Anhänger .....	2 635	70	603	673	1 962
d) von 3501 kg und mehr ohne Anhänger .....	3 120	74	793	867	2 253
9. Zugmaschinen auch m. Anhänger (u. Sattelschl. m. Anhäng.) .....	922	15	315	330	592
10. Sonstige Kraftfahrzeuge auch mit Anhänger .....	161	—	53	53	108
11. Straßenbahnen, nur Schienenfahrzeuge .....	1 656	22	537	559	1 097
12. Eisenbahnen .....	119	0	38	47	72
13. Fuhrwerke .....	883	17	309	326	557
14. Fahrräder (ohne Hilfsmotor) .....	11 472	186	8 625	8 811	2 661
15. Fahrräder (mit Hilfsmotor) .....	517	9	395	404	113
16. Fußgänger .....	8 798	392	7 893	8 285	513
17. Tiere .....	833	10	537	547	286
18. Sonstige Verkehrsteilnehmer .....	592	11	298	309	283
Gesamtzahl der Verkehrsteilnehmer .....	100 070	1 705	50 168	51 873	48 197

## 10. Die an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer 1953

Art der Verkehrsteilnehmer	An Unfällen				
	Insgesamt	mit Getöteten	mit Verletzten	mit Personenschaden Insgesamt	mit nur Sachschaden
in nichtgeschlossener Ortslage					
1. Kraftfahrzeuge der Besatzungsmacht .....	1 683	55	635	690	993
a) Militärfahrzeuge .....	939	31	306	337	602
b) Zivilkraftfahrzeuge .....	744	24	329	353	391
2. Krafträder (ohne Kraftroller) .....	7 816	481	6 072	6 553	1 263
a) bis 99ccm auch mit Beiwagen .....	794	39	651	690	104
b) von 100ccm bis 125 ccm „ „ „ .....	1 096	65	857	922	174
c) von 126 ccm bis 250 ccm „ „ „ .....	4 735	282	3 677	3 959	776
d) von 251 und mehr ccm „ „ „ .....	1 191	95	887	982	209
3. Kraftroller (Motorroller) .....	412	17	327	344	68
4. Kraftdroschken .....	73	—	29	29	44
5. Personenkraftwagen auch mit Anhänger .....	10 552	307	4 099	4 406	6 146
6. Kraftomnibusse (auch Sattelschlepper mit Omnibusan- hänger) .....	719	13	211	224	495
7. Oberleitungsomnibusse auch mit Anhänger .....	5	—	3	3	2
8. Liefer- und Lastkraftwagen mit Gesamtgewicht .....	6 939	213	1 917	2 130	4 809
a) bis 3500 kg mit Anhänger .....	800	12	258	270	530
b) bis 3500 kg ohne Anhänger .....	1 675	42	529	571	1 104
c) von 3501 kg und mehr mit Anhänger .....	2 037	119	682	801	2 136
d) von 3501 kg und mehr ohne Anhänger .....	1 527	40	448	488	1 039
9. Zugmaschinen auch mit Anhänger (und Sattelschlepper mit Anhänger) .....	592	38	220	258	334
10. Sonstige Kraftfahrzeuge auch mit Anhänger .....	46	5	14	19	27
11. Straßenbahnen, nur Schienenfahrzeuge .....	49	6	21	27	22
12. Eisenbahnen .....	50	11	14	25	25
13. Fuhrwerke .....	644	27	309	336	308
14. Fahrräder (ohne Hilfsmotor) .....	2 660	146	2 182	2 328	332
15. Fahrräder (mit Hilfsmotor) .....	148	7	121	128	20
16. Fußgänger .....	1 740	172	1 445	1 617	123
17. Tiere .....	386	4	207	211	175
18. Sonstige Verkehrsteilnehmer .....	188	10	113	123	65
Gesamtzahl der Verkehrsteilnehmer .....	34 702	1 512	17 939	19 451	15 251
in geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage					
1. Kraftfahrzeuge der Besatzungsmacht .....	7 024	118	2 251	2 369	4 655
a) Militärfahrzeuge .....	3 430	66	1 000	1 066	2 364
b) Zivilkraftfahrzeuge .....	3 594	52	1 251	1 303	2 291
2. Krafträder (ohne Kraftroller) .....	28 774	920	20 905	21 825	6 949
a) bis 99 ccm auch mit Beiwagen .....	3 349	81	2 464	2 545	804
b) von 100 ccm bis 125 ccm „ „ „ .....	4 502	115	3 273	3 388	1 114
c) von 126 ccm bis 250 ccm „ „ „ .....	16 785	541	12 311	12 852	3 933
d) von 251 und mehr ccm „ „ „ .....	4 138	183	2 857	3 040	1 098
3. Kraftroller (Motorroller) .....	2 130	43	1 455	1 498	632
4. Kraftdroschken .....	770	7	255	262	508
5. Personenkraftwagen auch mit Anhänger .....	40 761	564	13 422	13 986	26 775
6. Kraftomnibusse (auch Sattelschlepper mit Omnibusan- hänger) .....	2 003	28	551	579	1 424
7. Oberleitungsomnibusse auch mit Anhänger .....	99	2	21	23	76
8. Liefer- und Lastkraftwagen mit Gesamtgewicht .....	20 755	438	5 601	6 039	14 716
a) bis 3500 kg mit Anhänger .....	3 337	37	976	1 013	2 324
b) bis 3500 kg ohne Anhänger .....	7 199	98	2 099	2 197	5 002
c) von 3501 kg und mehr mit Anhänger .....	5 572	189	1 285	1 474	4 098
d) von 3501 kg und mehr ohne Anhänger .....	4 647	114	1 241	1 355	3 292
9. Zugmaschinen auch mit Anhänger (und Sattelschlepper mit Anhänger) .....	1 514	53	535	588	926
10. Sonstige Kraftfahrzeuge auch mit Anhänger .....	207	5	67	72	135
11. Straßenbahnen, nur Schienenfahrzeuge .....	1 705	28	558	586	1 119
12. Eisenbahnen .....	169	20	52	72	97
13. Fuhrwerke .....	1 527	44	618	662	865
14. Fahrräder (ohne Hilfsmotor) .....	14 132	332	10 807	11 139	2 993
15. Fahrräder (mit Hilfsmotor) .....	665	16	516	532	133
16. Fußgänger .....	10 538	564	9 338	9 902	636
17. Tiere .....	2 119	14	744	758	461
18. Sonstige Verkehrsteilnehmer .....	780	21	411	432	348
Gesamtzahl der Verkehrsteilnehmer .....	134 772	3 217	68 107	71 324	63 448



## 11. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen beim Fahrzeugführer oder beim Fahrzeug 1953

## a) bei Unfällen in geschlossener Ortslage

Art der Ursache	Ursachen bei einem						Zu- sammen	Davon bei Unfällen mit		
	Kraftrad	Personen- kraft- wagen	Kraft- omnibus	Lastkraft- wagen	Fahrrad	sonstigen Fahrzeug		Getöteten	Ver- letzten	nur Sach- schaden
	1	2	3	4	5	6		7	8	9
beim Fahrzeugführer										
1. Nichtbeachten der Vorfahrt.....	2 420	5 322	117	1 675	2 324	311	12 169	154	6 142	5 873
2. Falsches Einbiegen oder Wenden ..	962	2 029	74	1 035	1 337	179	5 616	67	2 795	2 754
3. Falsches Überholen oder Vorbeifahren	2 759	3 114	234	1 985	826	328	9 246	124	4 176	4 946
4. Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden.....	103	312	40	321	172	69	1 017	7	322	688
5. Nichtbeachten der polizeilichen Ver- kehrsregelung (Zeichen des Polizei- beamten, Ampeln, Verkehrszeichen usw.) .....	208	350	4	116	136	23	837	13	378	446
6. Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen.....	338	498	14	235	704	74	1 913	22	1 173	718
7. Nichtbeachten der vom Fahrzeugfüh- rer gegebenen Zeichen.....	620	430	15	144	99	40	1 348	9	548	791
8. Vorschriftswidriges Fahren an Stra- ßenbahnhaltestellen .....	47	46	2	20	20	—	135	2	83	50
9. Nichtbeachten der Abblendvorschrif- ten .....	29	78	3	18	—	1	129	4	79	46
10. Nichtbeachten der für schlengeleiche Wegübergänge geltenden Warn- zeichen .....	36	54	4	59	6	7	166	8	54	104
11. Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn..	1 287	1 266	58	668	715	115	4 109	101	2 268	1 740
12. Verkehrswidriges Parken .....	38	246	7	152	15	49	507	3	114	390
13. Nichtbenutzung des Radfahrweges (wenn ein solcher vorhanden) ....	—	—	—	—	42	—	42	—	37	5
14. Nebeneinanderfahren von Radfahrern	—	—	—	—	81	—	81	2	65	14
15. Übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände (z. B. Straßenbeschaffenheit, Ver- kehrsdichte, Witterungsverhält- nisse) .....	4 565	3 253	87	1 289	696	124	10 014	356	5 727	3 931
16. Zu dichtes Auffahren im Verkehr...	936	1 324	53	738	200	113	3 364	13	667	2 684
17. Unachtsames Öffnen der Wagentür..	—	313	5	59	—	—	377	—	272	105
18. Unachtsames Zurückfahren, unacht- sames Ein- und Ausfahren.....	166	1 334	90	1 263	89	136	3 078	10	503	2 565
19. Fahrer unter Alkoholeinfluß.....	773	912	7	244	403	23	2 362	85	1 386	891
20. Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers .....	30	66	—	24	6	3	129	1	58	70
21. Körperliche oder gesundheitliche Be- hinderung des Fahrers.....	64	32	1	7	60	9	173	5	125	43
22. Sonstige Ursachen beim Führer des Fahrzeuges.....	802	648	38	549	502	332	2 871	56	1 520	1 295
Gesamtzahl der Feststellungen ...	16 233	21 627	853	10 601	8 433	1 936	59 683	1 042	28 492	30 149
beim Fahrzeug (technische Mängel)										
1. Mängel der Bremsen .....	215	184	17	281	139	55	891	37	442	412
2. Mängel der Lenkung .....	15	27	2	29	7	16	96	6	39	51
3. Mängel an Achsen, Federn und Rädern	12	15	2	32	7	8	76	1	31	44
4. Mängel an der Bereifung .....	33	79	2	54	1	2	171	5	73	93
5. Mängel der Zugvorrichtung .....	11	15	1	39	4	29	99	1	32	66
6. Mängel oder Versagen der Fahrbahn- beleuchtung, Begrenzungsleuchten, Schlußleuchten oder Rückstrahler.	35	20	1	53	99	99	313	9	184	120
7. Mängel oder Versagen der Fahrtrich- tungsanzeiger .....	4	34	2	31	—	1	72	2	27	43
8. Übermäßige Rauchentwicklung ....	1	—	—	2	—	—	3	1	1	1
9. Fehlerhafte Beladung, Überladung bzw. Überbesetzung .....	34	21	2	183	39	52	331	15	149	167
10. Sonstige Ursachen beim Fahrzeug...	55	63	15	95	52	75	355	10	173	172
Gesamtzahl der Feststellungen ...	415	464	44	799	348	337	2 407	87	1 151	1 169

## 11. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen beim Fahrzeugführer oder beim Fahrzeug 1953

## b) bei Unfällen in nichtgeschlossener Ortslage

Art der Ursache	Ursachen bei einem						Zu- sammen	Davon bei Unfällen mit		
	Kraft- rad	Personen- kraft- wagen	Kraft- omnibus	Lastkraft- wagen	Fahrrad	sonstigen Fahrzeug		Getöteten	Ver- letzten	nur Sach- schaden
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
beim Fahrzeugführer										
1. Nichtbeachten der Vorfahrt.....	292	408	6	184	322	79	1 291	65	805	421
2. Falsches Einbiegen oder Wenden ..	210	271	2	191	227	45	946	35	534	377
3. Falsches Überholen oder Vorbeifahren	1 338	1 660	115	1 238	173	69	4 593	148	2 352	2 093
4. Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden.....	107	309	79	566	114	96	1 271	22	408	841
5. Nichtbeachten der polizeilichen Ver- kehrsregelung (Zeichen des Polizei- beamten, Ampeln, Verkehrszeichen usw.).....	52	84	2	39	14	2	193	9	110	74
6. Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen.....	113	106	5	90	150	33	497	16	310	171
7. Nichtbeachten der vom Fahrzeugfüh- rer gegebenen Zeichen.....	106	78	4	55	29	11	283	4	134	145
8. Vorschriftswidriges Fahren an Stra- ßenbahnhaltestellen.....	—	2	—	1	1	1	5	—	2	3
9. Nichtbeachten der Abblendvorschrif- ten.....	35	153	9	67	—	6	270	5	172	93
10. Nichtbeachten der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warn- zeichen.....	26	37	2	30	3	8	106	10	34	62
11. Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn..	813	802	45	574	244	75	2 553	130	1 386	1 037
12. Verkehrswidriges Parken.....	12	48	2	35	2	13	112	6	49	57
13. Nichtbenutzung des Radfahrweges (wenn ein solcher vorhanden)....	—	—	—	—	13	—	13	—	10	3
14. Nebeneinanderfahren von Radfahrern	—	—	—	—	74	—	74	6	55	13
15. Übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände (z.B. Straßenbeschaffenheit, Ver- kehrsdichte, Witterungsverhält- nisse).....	2 190	2 146	75	1 070	174	43	5 698	359	3 125	2 214
16. Zu dichtes Auffahren im Verkehr...	467	504	15	300	32	7	1 325	26	490	809
17. Unachtsames Öffnen der Wagentür..	—	20	2	8	—	—	30	4	12	14
18. Unachtsames Zurückfahren, unacht- sames Ein- und Ausfahren.....	21	60	7	91	14	25	218	2	82	134
19. Fahrer unter Alkoholeinfluß.....	600	379	3	118	204	25	1 329	111	919	299
20. Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers.....	54	96	2	149	6	2	309	23	133	153
21. Körperliche oder gesundheitliche Be- hinderung des Fahrers.....	33	24	—	9	30	5	101	12	65	24
22. Sonstige Ursachen beim Führer des Fahrzeuges.....	409	357	10	297	147	214	1 434	79	827	528
<b>Gesamtzahl der Feststellungen</b> ...	<b>6 878</b>	<b>7 544</b>	<b>385</b>	<b>5 112</b>	<b>1 973</b>	<b>759</b>	<b>22 651</b>	<b>1 072</b>	<b>12 014</b>	<b>9 565</b>
beim Fahrzeug (technische Mängel)										
1. Mängel der Bremsen.....	80	92	5	155	37	24	393	24	182	187
2. Mängel der Lenkung.....	6	26	2	30	5	9	78	3	36	39
3. Mängel an Achsen, Federn und Rädern	16	20	2	39	5	8	90	5	37	48
4. Mängel an der Bereifung.....	56	138	2	70	3	10	279	15	134	130
5. Mängel der Zugvorrichtung.....	6	5	3	21	—	9	44	—	17	27
6. Mängel oder Versagen der Fahrbahn- beleuchtung, Begrenzungsleuchten, Schlußleuchten oder Rückstrahler.	53	40	—	45	82	132	352	21	231	100
7. Mängel oder Versagen der Fahrtrich- tungsanzeiger.....	—	10	—	13	—	3	26	—	11	15
8. Übermäßige Rauchentwicklung.....	1	—	—	—	—	1	2	1	1	—
9. Fehlerhafte Beladung, Überladung bzw. Überbesetzung.....	32	23	1	119	15	31	221	10	110	101
10. Sonstige Ursachen beim Fahrzeug...	77	39	3	63	25	43	250	17	134	99
<b>Gesamtzahl der Feststellungen</b> ...	<b>327</b>	<b>393</b>	<b>18</b>	<b>555</b>	<b>172</b>	<b>270</b>	<b>1 735</b>	<b>96</b>	<b>893</b>	<b>746</b>

## 11. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen beim Fahrzeugführer oder beim Fahrzeug 1953

## e) bei Unfällen in geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage zusammen

Art der Ursache	Ursachen bei einem						Zu- sammen	Davon bei Unfällen mit		
	Kraft- rad	Personen- kraft- wagen	Kraft- omnibus	Lastkraft- wagen	Fahrrad	sonstigen Fahrzeug		Getöteten	Ver- letzten	nur Sach- schaden
	1	2	3	4	5	6		8	9	10

beim Fahrzeugführer										
1. Nichtbeachten der Vorfahrt.....	2 712	5 730	123	1 859	2 646	390	13 460	219	6 947	6 294
2. Falsches Einbiegen oder Wenden ..	1 172	2 300	76	1 226	1 564	224	6 562	102	3 329	3 131
3. Falsches Überholen oder Vorfahren	4 097	4 774	349	3 223	999	397	13 839	272	6 528	7 039
4. Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden.....	210	621	119	887	286	165	2 288	29	730	1 529
5. Nichtbeachten der polizeilichen Ver- kehrsregelung (Zeichen des Polizei- beamten, Ampeln, Verkehrszeichen usw.).....	260	434	6	155	150	25	1 030	22	488	520
6. Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen.....	501	604	19	325	854	107	2 410	38	1 483	889
7. Nichtbeachten der vom Fahrzeugfüh- rer gegebenen Zeichen.....	726	508	19	199	128	51	1 631	13	682	936
8. Vorschriftswidriges Fahren an Stra- ßenbahnhaltestellen.....	47	48	2	21	21	1	140	2	85	53
9. Nichtbeachten der Abblendvorschrif- ten.....	64	231	12	85	—	7	399	9	251	139
10. Nichtbeachten der für schlengeleiche Wegübergänge geltenden Warn- zeichen.....	62	91	6	89	9	15	272	18	88	166
11. Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn..	2 100	2 068	103	1 242	959	190	6 662	231	3 654	2 777
12. Verkehrswidriges Parken.....	50	294	9	187	17	62	619	9	163	447
13. Nichtbenutzung des Radfahrweges (wenn ein solcher vorhanden)....	—	—	—	—	55	—	55	—	47	8
14. Nebeneinanderfahren von Radfahrern	—	—	—	—	155	—	155	8	120	27
15. Übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände (z.B. Straßenbeschaffenheit, Ver- kehrsdichte, Witterungsverhält- nisse).....	6 755	5 399	162	2 359	870	167	15 712	715	8 852	6 145
16. Zu dichtes Auffahren im Verkehr...	1 403	1 828	68	1 038	232	120	4 689	39	1 157	3 493
17. Unachtsames Öffnen der Wagentür..	—	333	7	67	—	—	407	4	284	119
18. Unachtsames Zurückfahren, unach- tsames Ein- und Ausfahren.....	187	1 304	97	1 354	103	161	3 296	12	585	2 699
19. Fahrer unter Alkoholeinfluß.....	1 373	1 291	10	362	607	48	3 961	196	2 305	1 190
20. Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers.....	84	162	2	173	12	5	438	24	191	223
21. Körperliche oder gesundheitliche Be- hinderung des Fahrers.....	97	56	1	16	90	14	274	17	190	67
22. Sonstige Ursachen beim Führer des Fahrzeuges.....	1 211	1 005	48	846	649	546	4 305	135	2 347	1 823
<b>Gesamtzahl der Feststellungen ...</b>	<b>23 111</b>	<b>29 171</b>	<b>1 238</b>	<b>15 713</b>	<b>10 406</b>	<b>2 695</b>	<b>82 334</b>	<b>2 114</b>	<b>40 506</b>	<b>39 714</b>

beim Fahrzeug (technische Mängel)										
1. Mängel der Bremsen.....	295	276	22	436	176	79	1 284	61	624	599
2. Mängel der Lenkung.....	21	53	4	59	12	25	174	9	75	90
3. Mängel an Achsen, Federn und Rädern	28	35	4	71	12	16	166	6	68	92
4. Mängel an der Bereifung.....	89	217	4	124	4	12	450	20	207	223
5. Mängel der Zugvorrichtung.....	17	20	4	60	4	38	143	1	49	93
6. Mängel oder Versagen der Fahrbahn- beleuchtung, Begrenzungsleuchten, Schlußleuchten oder Rückstrahler.	88	66	1	98	181	231	665	30	415	220
7. Mängel oder Versagen der Fahrtrich- tungsanzeiger.....	4	44	2	44	—	4	98	2	38	58
8. Übermäßige Rauchentwicklung.....	2	—	—	2	—	1	5	2	2	1
9. Fehlerhafte Beladung, Überladung bzw. Überbesetzung.....	66	44	3	302	54	83	552	25	259	268
10. Sonstige Ursachen beim Fahrzeug...	132	102	18	158	77	118	605	27	307	271
<b>Gesamtzahl der Feststellungen....</b>	<b>742</b>	<b>857</b>	<b>62</b>	<b>1 354</b>	<b>520</b>	<b>607</b>	<b>4 142</b>	<b>183</b>	<b>2 044</b>	<b>1 915</b>

## 12. Vorläufig festgestellte, beim Fahrzeugführer liegende unmittelbare Ursachen bei Unfällen mit Getöteten und Verletzten sowie Unfällen mit nur Sachschaden 1953

Art der Ursache	Bei Unfällen mit													
	Getöteten und Verletzten							nur mit Sachschaden						
	festgestellte Ursachen bei einem													
	Kraft- rad	Pers.- kraft- wagen	Kraft- omni- bus	Last- kraft- wagen	Fahr- rad	sonst. Fahr- zeug	zu- sam- men	Kraft- rad	Pers.- kraft- wagen	Kraft- omni- bus	Last- kraft- wagen	Fahr- rad	sonst. Fahr- zeug	zu- sam- men
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
in geschlossener Ortslage														
1. Nichtbeachten der Vorfahrt .....	1 572	2 152	54	650	1 732	130	6 290	848	3 170	63	1 019	592	181	5 873
2. Falsches Einbiegen oder Wenden .....	610	805	12	319	1 032	84	2 862	352	1 224	62	716	305	95	2 754
3. Falsches Überholen oder Vorfahren ..	2 078	935	49	528	663	47	4 300	681	2 179	185	1 457	163	281	4 946
4. Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden .....	71	51	4	56	128	19	329	32	201	36	265	44	50	688
5. Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrs- regelung (Zeichen des Polizeibeamten, Ampeln, Verkehrszeichen usw.) .....	146	106	1	31	103	4	391	62	244	3	85	33	19	446
6. Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen .....	283	205	6	94	562	45	1 195	105	293	8	141	142	29	718
7. Nichtbeachten der vom Fahrzeugführer gegebenen Zeichen .....	369	77	3	23	75	10	557	251	353	12	121	24	30	791
8. Vorschriftswidriges Fahren an Straßen- bahnhaltestellen .....	37	21	1	9	17	—	85	10	25	1	11	3	—	50
9. Nichtbeachten der Abblendvorschriften .	27	49	1	5	—	1	83	2	29	2	13	—	—	46
10. Nichtbeachten der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen ..	24	22	1	10	4	1	62	12	32	3	49	2	6	104
11. Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn .....	1 003	545	23	188	557	53	2 369	284	721	35	480	158	62	1 740
12. Verkehrswidriges Parken .....	11	36	3	43	3	21	117	27	210	4	109	12	28	390
13. Nichtbenutzung des Radfahrweges (wenn ein solcher vorhanden) .....	—	—	—	—	37	—	37	—	—	—	—	5	—	5
14. Nebeneinanderfahren von Radfahrern ..	—	—	—	—	67	—	67	—	—	—	—	14	—	14
15. Übermäßige Geschwindigkeit unter Be- rücksichtigung der Umstände (z. B. Straßenbeschaffenheit, Verkehrsdichte, Witterungsverhältnisse) .....	3 624	1 380	30	391	610	48	6 083	941	1 873	57	898	86	76	3 931
16. Zu dichtes Auffahren im Verkehr .....	344	130	4	69	126	7	680	592	1 194	49	669	74	106	2 684
17. Unachtsames Öffnen der Wagentür .....	—	226	3	43	—	—	272	—	87	2	16	—	—	105
18. Unachtsames Zurückfahren, unachtsames Ein- und Aussteigen .....	62	206	8	136	64	37	513	104	1 128	82	1 127	25	99	2 565
19. Fahrer unter Alkoholeinfluß .....	663	380	1	89	332	6	1 471	110	532	6	155	71	17	891
20. Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers	23	29	—	2	5	—	59	7	37	—	22	1	3	70
21. Körperliche oder gesundheitliche Behinde- rung des Fahrers .....	51	18	1	3	53	4	130	13	14	—	4	7	5	43
22. Sonst. Ursachen beim Führer d. Fahrzeug.	621	218	16	174	418	129	1 576	181	430	22	375	84	203	1 295
Gesamtzahl der Feststellungen ...	11 619	7 591	221	2 869	6 588	646	29 534	4 614	14 036	632	7 732	1 845	1 290	30 149
in nicht geschlossener Ortslage														
1. Nichtbeachten der Vorfahrt .....	228	239	3	77	278	45	870	64	169	3	107	44	34	421
2. Falsches Einbiegen oder Wenden .....	156	135	1	73	187	17	569	54	136	1	118	40	28	377
3. Falsches Überholen oder Vorfahren ..	1 143	737	39	408	154	19	2 500	195	923	76	830	19	50	2 093
4. Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden .....	87	97	20	106	94	26	430	20	212	50	460	20	70	841
5. Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrs- regelung (Zeichen des Polizeibeamten, Ampeln, Verkehrszeichen usw.) .....	44	41	1	18	14	1	119	8	43	1	21	—	1	74
6. Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen .....	88	54	1	37	133	13	320	25	52	4	53	17	20	171
7. Nichtbeachten der vom Fahrzeugführer gegebenen Zeichen .....	79	21	1	8	25	4	138	27	57	3	47	4	7	145
8. Vorschriftswidriges Fahren an Straßen- bahnhaltestellen .....	—	1	—	—	1	—	2	—	1	—	1	—	1	3
9. Nichtbeachten der Abblendvorschriften .	31	105	5	32	—	4	177	4	48	4	35	—	2	93
10. Nichtbeachten der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen ..	18	15	1	4	3	3	44	8	22	1	26	—	5	62
11. Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn .....	695	400	16	163	210	32	1 516	118	402	29	411	34	43	1 037
12. Verkehrswidriges Parken .....	9	24	1	14	2	5	55	3	24	1	21	—	8	57
13. Nichtbenutzung des Radfahrweges (wenn ein solcher vorhanden) .....	—	—	—	—	10	—	10	—	—	—	—	3	—	3
14. Nebeneinanderfahren von Radfahrern ..	—	—	—	—	61	—	61	—	—	—	—	13	—	13
15. Übermäßige Geschwindigkeit unter Be- rücksichtigung der Umstände (z. B. Straßenbeschaffenheit, Verkehrsdichte, Witterungsverhältnisse) .....	1 911	1 039	29	313	167	25	3 484	270	1 107	46	757	7	18	2 214
16. Zu dichtes Auffahren im Verkehr .....	294	135	1	56	27	3	516	173	369	14	244	5	4	809
17. Unachtsames Öffnen der Wagentür .....	—	9	2	5	—	—	10	—	11	—	3	—	—	14
18. Unachtsames Zurückfahren, unachtsames Ein- und Ausfahren .....	13	16	—	28	13	14	84	8	44	7	63	1	11	134
19. Fahrer unter Alkoholeinfluß .....	558	217	1	55	184	15	1 030	42	162	2	63	20	10	299
20. Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers	46	54	1	50	5	—	156	8	42	1	99	1	2	153
21. Körperliche oder gesundheitliche Behinde- rung des Fahrers .....	29	15	—	5	25	3	77	4	9	—	4	5	2	24
22. Sonst. Ursachen beim Führer d. Fahrzeug.	355	172	3	95	137	144	906	54	185	7	202	10	70	528
Gesamtzahl der Feststellungen ...	5 784	3 526	126	1 547	1 730	373	13 086	1 094	4 018	259	3 565	243	386	9 566

## 13. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen beim Fußgänger 1953

Art der Ursache	Bei Unfällen											
	mit Getöteten			mit Verletzten			mit nur Sachschaden			überhaupt		
	festgestellte Ursachen bei Fußgängern											
	unter 14 Jahren	über 14 Jahren	zu- sam- men	unter 14 Jahren	über 14 Jahren	zu- sam- men	unter 14 Jahren	über 14 Jahren	zu- sam- men	unter 14 Jahren	über 14 Jahren	zu- sam- men
in geschlossener Ortslage												
Überschreiten der Fahrbahn, Gehen oder Stehen auf der Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten .....	66	167	233	1843	2779	4622	100	204	304	2009	3150	5159
Nichtbenutzung des Fußgängerüberganges ..	—	4	4	13	72	85	3	6	9	16	82	98
Spielende Kinder auf der Fahrbahn .....	15	—	15	528	—	528	22	—	22	565	—	565
darunter unter 6 Jahren .....	9	—	9	333	—	333	7	—	7	349	—	349
Auf- oder Abspringen auf bzw. von fahrenden(n) Fahrzeuge(n) .....	3	6	9	48	162	210	—	7	7	51	175	226
Alkoholeinfluß .....	1	17	18	15	266	281	2	13	15	18	296	314
Körperliche oder gesundheitl. Behinderung ..	—	10	10	14	134	148	1	9	10	15	153	168
Sonstige Ursachen beim Fußgänger .....	6	14	20	52	129	181	6	14	20	64	167	221
Gesamtzahl der Feststellungen ...	91	218	309	2513	3542	6055	134	253	387	2738	4013	6751
in nichtgeschlossener Ortslage												
Überschreiten der Fahrbahn, Gehen oder Stehen auf der Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten .....	19	76	95	163	417	580	13	44	57	195	537	732
Nichtbenutzung des Fußgängerüberganges ..	—	1	1	—	3	3	—	3	3	—	7	7
Spielende Kinder auf der Fahrbahn .....	6	—	6	39	—	39	3	—	3	48	—	48
darunter unter 6 Jahren .....	3	—	3	30	—	30	1	—	1	34	—	34
Auf- oder Abspringen auf bzw. von fahrenden(n) Fahrzeuge(n) .....	3	3	6	2	12	14	1	—	1	6	15	21
Alkoholeinfluß .....	—	23	23	2	82	84	2	14	16	4	119	123
Körperliche oder gesundheitl. Behinderung ..	—	6	6	—	24	24	—	5	5	—	35	35
Sonstige Ursachen beim Fußgänger .....	2	5	7	10	46	56	1	10	11	13	61	74
Gesamtzahl der Feststellungen ...	30	114	144	216	584	800	20	76	96	266	774	1040
Insgesamt												
Überschreiten der Fahrbahn, Gehen oder Stehen auf der Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten .....	85	243	328	2006	3196	5202	113	248	361	2204	3687	5891
Nichtbenutzung des Fußgängerüberganges ..	—	5	5	13	75	88	3	9	12	16	89	105
Spielende Kinder auf der Fahrbahn .....	21	—	21	567	—	567	25	—	25	613	—	613
darunter unter 6 Jahren .....	12	—	12	363	—	363	8	—	8	383	—	383
Auf- oder Abspringen auf bzw. von fahrenden(n) Fahrzeuge(n) .....	6	9	15	50	174	224	1	7	8	57	190	247
Alkoholeinfluß .....	1	40	41	17	348	365	4	27	31	22	415	437
Körperliche oder gesundheitl. Behinderung ..	—	16	16	14	158	172	1	14	15	15	188	203
Sonstige Ursachen beim Fußgänger .....	8	19	27	62	175	237	7	24	31	77	218	295
Gesamtzahl der Feststellungen ...	121	332	453	2729	4126	6855	154	329	483	3004	4787	7791

14. In Straßenverhältnissen, Witterungseinflüssen und anderen Einflüssen liegende Unfallursachen 1953  
(äußere Umstände)

Art des Umstandes	Umstände bei Unfällen				Umstände bei Unfällen				Umstände bei Unfällen			
	mit Getöteten	mit Verletzten	nur mit Sachschaden	zusammen	mit Getöteten	mit Verletzten	nur mit Sachschaden	zusammen	mit Getöteten	mit Verletzten	nur mit Sachschaden	zusammen
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Straßenverhältnisse												
1. Glätte oder Schlupfrigkeit der Fahrbahn	37	1318	1584	2939	41	554	477	1072	78	1872	2061	4011
a) durch Regen	26	789	2466	3281	40	670	1653	2363	66	1459	4119	5644
b) durch Schnee oder Eis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Glätte oder Schlupfrigkeit der Fahrbahn durch ausgeflossenes Öl, Dung usw.	2	333	153	488	7	97	46	150	9	430	199	638
3. Schlechter Zustand der Straßenoberfläche	7	290	163	460	15	263	138	416	22	553	301	876
4. Wechsel der Fahrbahndecke	2	62	37	101	—	29	17	46	2	91	54	147
5. Enge und Unübersichtlichkeit (auch an Straßenkreuzungen)	28	920	1052	2000	26	351	466	843	54	1271	1518	2843
a) ständiger Zustand	3	191	319	513	6	72	90	168	9	263	409	681
b) Zustand durch Bauarbeiten erzeugt	1	34	29	64	4	20	15	39	5	54	44	103
6. Unzureichende Beschilderung der Straße	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Unzureichende Beleuchtung der Straße und der Verkehrszeichen	1	37	26	64	4	10	10	24	5	47	36	88
8. Sonstige Mängel der Straße	8	142	120	270	9	99	106	214	17	241	226	484
<b>Gesamtzahl der Feststellungen</b>	<b>115</b>	<b>4116</b>	<b>5949</b>	<b>10180</b>	<b>152</b>	<b>2165</b>	<b>3018</b>	<b>5335</b>	<b>267</b>	<b>6281</b>	<b>8967</b>	<b>15515</b>
Witterungseinflüsse												
1. Nebel	20	305	328	653	49	440	471	960	69	745	799	1613
2. Starker Regen, Hagelschauer, Schneegestöber usw.	13	432	678	1123	22	292	315	629	35	724	993	1752
3. Sonstige Witterungseinflüsse	3	120	142	265	8	77	68	153	11	197	210	418
<b>Gesamtzahl der Feststellungen</b>	<b>36</b>	<b>857</b>	<b>1148</b>	<b>2041</b>	<b>79</b>	<b>809</b>	<b>854</b>	<b>1742</b>	<b>115</b>	<b>1666</b>	<b>2002</b>	<b>3783</b>
Andere Einflüsse												
1. Tier auf der Fahrbahn	7	561	278	846	3	236	201	440	10	797	479	1286
2. Sonstige Hindernisse auf der Fahrbahn	1	143	132	276	1	108	78	187	2	251	210	463
3. Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranken	3	5	9	17	2	—	2	4	5	5	11	21
4. Mangelhafte Beschaffenheit der für schlengeleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen	—	2	4	6	—	1	2	3	—	3	6	9
5. Sonstige Einflüsse	11	183	226	420	27	108	123	258	38	291	349	678
<b>Gesamtzahl der Feststellungen</b>	<b>22</b>	<b>894</b>	<b>649</b>	<b>1565</b>	<b>33</b>	<b>453</b>	<b>406</b>	<b>892</b>	<b>55</b>	<b>1347</b>	<b>1055</b>	<b>2457</b>

## 15. Bei Straßenverkehrsunfällen getötete und verletzte Personen

Geschlecht Verkehrs- beteiligung	Getötete <sup>1)</sup>						Verletzte, stationärer Behandlung zugeführt						Sonstige		
	unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25	25 bis unter 60	60 und darüber	zu- sammen	unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25	25 bis unter 60	60 und darüber	zu- sammen	unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
a) in geschlossener															
Männl. Personen															
auf Krafträdern	1	4	133	135	6	279	17	41	2 143	2 365	66	4 632	28	47	3 658
auf Kraftwagen	2	4	7	36	4	53	6	14	135	507	39	701	23	24	269
auf Fahrrädern	3	17	27	46	41	134	12	225	678	736	223	1 874	25	337	1 277
Fußgänger	32	22	13	35	102	204	341	358	214	577	409	1 899	382	424	240
andere	2	—	4	12	2	20	18	16	27	65	24	150	18	24	57
<b>zusammen</b>	<b>40</b>	<b>47</b>	<b>184</b>	<b>264</b>	<b>155</b>	<b>690</b>	<b>394</b>	<b>654</b>	<b>3 197</b>	<b>4 250</b>	<b>761</b>	<b>9 256</b>	<b>476</b>	<b>856</b>	<b>5 501</b>
Weibl. Personen															
auf Krafträdern	—	—	11	17	2	30	12	6	295	341	6	660	14	26	552
auf Kraftwagen	—	—	3	8	2	13	7	6	60	225	14	312	23	24	135
auf Fahrrädern	1	1	7	14	1	24	27	43	282	405	28	785	12	137	547
Fußgänger	20	12	10	23	65	130	268	159	174	442	403	1 446	201	281	243
andere	1	—	1	1	1	4	10	3	13	18	6	50	15	17	39
<b>zusammen</b>	<b>22</b>	<b>13</b>	<b>32</b>	<b>63</b>	<b>71</b>	<b>201</b>	<b>324</b>	<b>217</b>	<b>824</b>	<b>1 431</b>	<b>457</b>	<b>3 253</b>	<b>265</b>	<b>485</b>	<b>1 516</b>
Männl. u. weibl. Pers.															
auf Krafträdern	1	4	144	152	8	309	29	47	2 438	2 706	72	5 292	42	73	4 210
auf Kraftwagen	2	4	10	44	6	66	13	20	195	732	53	1 013	46	48	404
auf Fahrrädern	4	18	34	60	42	158	39	268	960	1 141	251	2 659	37	474	1 824
Fußgänger	52	34	23	58	167	334	609	517	388	1 019	812	3 345	583	705	483
andere	3	—	5	13	3	24	28	19	40	83	30	200	33	41	96
<b>zusammen</b>	<b>62</b>	<b>60</b>	<b>216</b>	<b>327</b>	<b>226</b>	<b>891</b>	<b>718</b>	<b>871</b>	<b>4 021</b>	<b>5 681</b>	<b>1 218</b>	<b>12 509</b>	<b>741</b>	<b>1 341</b>	<b>7 017</b>
b) in nichtgeschlossener															
Männl. Personen															
auf Krafträdern	—	—	178	205	9	392	8	20	1 496	1 541	40	3 105	15	21	1 380
auf Kraftwagen	1	5	30	98	16	150	12	35	260	886	54	1 247	13	22	302
auf Fahrrädern	—	4	22	48	34	108	5	51	240	338	80	714	8	59	303
Fußgänger	3	10	9	45	37	104	38	55	114	195	91	493	35	32	102
andere	—	1	4	11	6	22	3	7	25	53	19	107	2	6	14
<b>zusammen</b>	<b>4</b>	<b>20</b>	<b>243</b>	<b>407</b>	<b>102</b>	<b>776</b>	<b>66</b>	<b>168</b>	<b>2 135</b>	<b>3 013</b>	<b>284</b>	<b>5 666</b>	<b>73</b>	<b>140</b>	<b>2 101</b>
Weibl. Personen															
auf Krafträdern	—	—	15	29	1	45	7	5	249	264	4	529	4	8	243
auf Kraftwagen	—	2	6	22	8	38	23	13	130	377	26	569	11	20	134
auf Fahrrädern	1	2	6	11	3	23	6	8	107	119	12	252	6	23	132
Fußgänger	6	6	2	10	13	37	26	17	61	84	29	217	12	28	57
andere	6	1	—	1	1	9	—	2	8	24	8	42	—	2	9
<b>zusammen</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>29</b>	<b>73</b>	<b>26</b>	<b>152</b>	<b>62</b>	<b>45</b>	<b>555</b>	<b>868</b>	<b>79</b>	<b>1 609</b>	<b>33</b>	<b>81</b>	<b>575</b>
Männl. u. weibl. Pers.															
auf Krafträdern	—	—	193	234	10	437	15	25	1 745	1 805	44	3 634	19	29	1 623
auf Kraftwagen	1	7	36	120	24	188	35	48	390	1 263	80	1 816	24	42	436
auf Fahrrädern	1	6	28	59	37	131	11	59	347	457	92	966	14	82	435
Fußgänger	9	16	11	55	50	141	64	72	175	279	120	710	47	60	159
andere	6	2	4	12	7	31	3	9	33	77	27	149	2	8	23
<b>zusammen</b>	<b>17</b>	<b>31</b>	<b>272</b>	<b>480</b>	<b>128</b>	<b>928</b>	<b>128</b>	<b>213</b>	<b>2 690</b>	<b>3 881</b>	<b>363</b>	<b>7 275</b>	<b>106</b>	<b>221</b>	<b>2 676</b>
c) in geschlossener und nicht															
Männl. Personen															
auf Krafträdern	1	4	311	340	15	671	25	61	3 639	3 906	106	7 737	43	68	5 038
auf Kraftwagen	3	9	37	134	20	203	18	49	395	1 393	93	1 948	36	46	571
auf Fahrrädern	3	21	49	94	75	242	17	276	918	1 074	303	2 588	33	396	1 580
Fußgänger	35	32	22	80	139	308	379	413	328	772	500	2 392	417	456	342
andere	2	1	8	23	8	42	21	23	52	118	43	257	20	30	71
<b>zusammen</b>	<b>44</b>	<b>67</b>	<b>427</b>	<b>671</b>	<b>257</b>	<b>1 466</b>	<b>460</b>	<b>822</b>	<b>5 332</b>	<b>7 263</b>	<b>1 045</b>	<b>14 922</b>	<b>549</b>	<b>996</b>	<b>7 602</b>
Weibl. Personen															
auf Krafträdern	—	—	26	46	3	75	19	11	544	605	10	1 189	18	34	795
auf Kraftwagen	—	2	9	30	10	51	30	19	190	602	40	881	34	44	269
auf Fahrrädern	2	3	13	25	4	47	33	51	389	524	40	1 037	18	160	679
Fußgänger	26	18	12	33	78	167	294	176	235	526	432	1 663	213	309	300
andere	7	1	1	2	2	13	10	5	21	42	14	92	15	19	48
<b>zusammen</b>	<b>35</b>	<b>24</b>	<b>61</b>	<b>136</b>	<b>97</b>	<b>353</b>	<b>386</b>	<b>262</b>	<b>1 379</b>	<b>2 299</b>	<b>536</b>	<b>4 862</b>	<b>298</b>	<b>566</b>	<b>2 091</b>
Männl. u. weibl. Pers.															
auf Krafträdern	1	4	337	386	18	746	44	72	4 183	4 511	116	8 926	61	102	5 833
auf Kraftwagen	3	11	46	164	30	254	48	68	585	1 995	133	2 829	70	90	840
auf Fahrrädern	5	24	62	119	79	289	50	327	1 307	1 598	343	3 625	51	556	2 259
Fußgänger	61	50	34	113	217	475	673	589	563	1 298	932	4 055	630	765	642
andere	9	2	9	25	10	55	31	28	73	160	57	349	35	49	119
<b>zusammen</b>	<b>79</b>	<b>91</b>	<b>488</b>	<b>807</b>	<b>354</b>	<b>1 819</b>	<b>846</b>	<b>1 084</b>	<b>6 711</b>	<b>9 562</b>	<b>1 581</b>	<b>19 784</b>	<b>847</b>	<b>1 562</b>	<b>9 693</b>

<sup>1)</sup> Einschl. der innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen Gestorbenen

## nach Geschlecht, Beteiligung am Straßenverkehr und Lebensalter 1953

Verletzte			Verletzte insgesamt						Getötete und Verletzte						Geschlecht  Verkehrs- beteiligung
25 bis unter 60	60 und darüber	zu- sammen	unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25	25 bis unter 60	60 und darüber	zu- sammen	unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25	25 bis unter 60	60 und darüber	zu- sammen	
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
Ortslage															
3 979	90	7 802	45	88	5 801	6 344	156	12 434	46	92	5 934	6 479	162	12 713	Männl. Personen
1 070	89	1 475	29	38	404	1 577	128	2 176	31	42	411	1 613	132	2 229	auf Kraftträdern
1 344	300	3 283	37	562	1 955	2 080	523	5 157	40	579	1 982	2 126	564	5 291	auf Kraftwagen
710	428	2 184	723	782	454	1 287	837	4 083	755	804	467	1 322	939	4 287	auf Fahrrädern
143	44	286	36	40	84	208	68	436	38	40	88	220	70	456	Fußgänger
7 246	951	15 030	870	1 510	8 698	11 496	1 712	24 286	910	1 557	8 882	11 760	1 867	24 976	andere
zusammen															
630	5	1 227	26	32	847	971	11	1 887	26	32	858	988	13	1 917	Weibl. Personen
369	37	588	30	30	195	594	51	900	30	30	198	602	53	913	auf Kraftträdern
668	44	1 408	39	180	829	1 073	72	2 193	40	181	836	1 087	78	2 217	auf Kraftwagen
629	371	1 725	469	440	417	1 071	774	3 171	489	452	427	1 094	839	3 301	auf Fahrrädern
112	25	208	25	20	52	130	31	258	26	20	53	131	32	262	Fußgänger
2 408	482	5 156	589	702	2 340	3 839	939	8 409	611	715	2 372	3 902	1 010	8 610	andere
zusammen															
4 609	95	9 029	71	120	6 648	7 315	167	14 321	72	124	6 792	7 467	175	14 030	Männl. u. weibl. Pers.
1 439	126	2 063	59	68	599	2 171	179	3 076	61	72	609	2 215	185	3 142	auf Kraftträdern
2 012	344	4 691	76	742	2 784	3 153	595	7 350	80	760	2 818	3 213	637	7 508	auf Kraftwagen
1 339	799	3 909	1 192	1 222	871	2 358	1 611	7 254	1 244	1 256	894	2 416	1 778	7 588	auf Fahrrädern
255	69	494	61	60	136	338	99	694	64	60	141	351	102	781	Fußgänger
9 654	1 433	20 186	1 459	2 212	11 038	15 335	2 651	32 695	1 521	2 272	11 254	15 662	2 877	33 586	andere
zusammen															
Ortslage															
1 480	29	2 925	23	41	2 876	3 021	69	6 030	23	41	3 054	3 226	78	6 422	Männl. Personen
1 207	63	1 607	25	57	562	2 093	117	2 854	26	62	592	2 191	133	3 004	auf Kraftträdern
304	91	765	13	110	543	642	171	1 479	13	114	565	690	205	1 587	auf Kraftwagen
180	58	407	73	87	216	375	149	900	76	97	225	420	186	1 004	auf Fahrrädern
63	12	97	5	13	39	116	31	204	5	14	43	127	37	226	Fußgänger
3 234	253	5 801	139	308	4 236	6 247	537	11 467	143	328	4 479	6 654	639	12 243	andere
zusammen															
262	3	520	11	13	492	526	7	1 049	11	13	507	555	8	1 094	Weibl. Personen
417	29	611	34	33	264	794	55	1 180	34	35	270	816	63	1 218	auf Kraftträdern
107	6	274	12	31	239	226	18	526	13	33	245	237	21	549	auf Kraftwagen
106	17	220	38	45	118	190	46	437	44	51	120	200	59	474	auf Fahrrädern
27	3	41	—	4	17	51	11	83	6	5	17	52	12	92	Fußgänger
919	58	1 666	95	126	1 130	1 787	137	3 275	108	137	1 159	1 860	163	3 427	andere
zusammen															
1 742	32	3 445	34	54	3 368	3 547	76	7 079	34	54	3 561	3 781	86	7 516	Männl. u. weibl. Pers.
1 624	92	2 218	59	90	826	2 887	172	4 034	60	97	862	3 007	196	4 222	auf Kraftträdern
411	97	1 039	25	141	782	868	189	2 005	26	147	810	927	226	2 136	auf Kraftwagen
286	75	627	111	132	334	565	195	1 337	120	148	345	620	245	1 478	auf Fahrrädern
90	15	138	5	17	56	167	42	287	11	19	60	179	49	318	Fußgänger
4 153	311	7 467	234	434	5 366	8 034	674	14 742	251	465	5 638	8 514	802	15 670	andere
zusammen															
geschlossener Ortslage															
5 450	119	10 727	68	129	8 677	9 305	225	18 464	69	133	8 988	9 705	240	19 135	Männl. Personen
2 277	152	3 082	54	95	966	3 670	245	5 030	57	104	1 003	3 804	265	5 233	auf Kraftträdern
1 648	391	4 048	50	672	2 498	2 722	694	6 636	53	693	2 547	2 816	769	6 878	auf Kraftwagen
890	486	2 591	796	869	670	1 662	986	4 983	831	901	692	1 742	1 125	5 291	auf Fahrrädern
206	56	383	41	53	123	324	99	640	43	54	131	347	107	682	Fußgänger
10 480	1 204	20 831	1 009	1 818	12 934	17 743	2 249	35 753	1 053	1 885	13 361	18 414	2 506	37 219	andere
zusammen															
892	8	1 747	37	45	1 339	1 497	18	2 936	37	45	1 365	1 543	21	3 011	Weibl. Personen
786	66	1 199	64	63	450	1 388	106	2 080	64	65	468	1 418	116	2 131	auf Kraftträdern
775	50	1 682	51	211	1 068	1 299	90	2 719	53	214	1 081	1 324	94	2 766	auf Kraftwagen
735	388	1 045	507	485	535	1 261	820	3 608	533	503	547	1 294	898	3 775	auf Fahrrädern
139	28	249	25	24	60	181	42	341	32	25	70	183	44	354	Fußgänger
3 327	540	6 822	684	828	3 470	5 626	1 076	11 684	719	852	3 531	5 762	1 173	12 037	andere
zusammen															
6 351	127	12 474	105	174	10 016	10 862	243	21 400	106	178	10 353	11 248	261	22 146	Männl. u. weibl. Pers.
3 063	218	4 281	118	158	1 425	5 058	351	7 110	121	169	1 471	5 222	381	7 364	auf Kraftträdern
2 423	441	5 730	101	883	3 566	4 021	784	9 355	106	907	3 628	4 140	863	9 044	auf Kraftwagen
1 025	874	4 536	1 303	1 354	1 205	2 923	1 806	8 591	1 364	1 404	1 239	3 036	2 023	9 066	auf Fahrrädern
345	84	632	66	77	192	505	141	981	75	79	201	530	151	1 036	Fußgänger
13 807	1 744	27 653	1 693	2 646	16 404	23 369	3 325	47 437	1 772	2 737	16 892	24 176	3 679	49 256	andere
zusammen															

## 16. Unfälle und Unfalldichte (je km) auf den Bundesstraßen Baden-Württembergs 1953

Nr. der Bundesstraße	Verlauf der Bundesstraßen	Anzahl der Gemeinden	Geschlossene Ortslage <sup>1)</sup>			Nichtgeschlossene Ortslage			Geschlossene und nicht geschlossene Ortslage		
			Zahl der Unfälle	Straßenlänge in km	Unfälle je km	Zahl der Unfälle	Straßenlänge in km	Unfälle je km	Zahl der Unfälle	Straßenlänge in km	Unfälle je km
3	Laudenbach—Weinheim—Heidelberg—Karlsruhe—Freiburg—(Basel) .....	101	2 187	78,2	28,0	1 134	198,2	5,7	3 321	276,4	12,0
10	Ulm—Stuttgart—Pforzheim—Karlsruhe—(Landau) .....	51	2 087	78,0	26,8	573	109,7	5,2	2 660	187,7	14,2
12	(Lindau)—Eglofs—Isny—Großholzleute—(Kempten) .....	4	29	1,7	16,7	51	14,7	3,5	80	16,4	4,9
14	(Feuchtwangen)—Leukershausen—Crailsheim—Stuttgart—Horb—Rottweil—Tuttlngen .....	71	1 852	57,3	32,3	668	186,0	3,6	2 520	243,3	10,4
18	(Lindau)—Neuravensburg—Wangen—Leutkirch—Altrach—(Memmingen) .....	14	84	8,2	10,3	100	42,4	2,4	184	50,6	3,6
19	Ulm—Aalen—Schwäb. Hall—Mergentheim—(Würzburg) .....	55	380	29,2	13,0	278	154,0	1,8	658	183,2	3,6
27	Gerchsheim—Tauberbischofsheim—Heilbronn—Stuttgart—Rottweil—(Schaffhausen) .....	33	2 248	62,4	36,0	947	240,5	3,8	3 195	308,9	10,3
28	Kehl—Freudenstadt—Herrenberg—Tübingen—Reutlingen—Ulm .....	67	653	49,2	13,3	337	175,2	1,9	990	224,4	4,4
29	Waiblingen—Schwäb. Gmünd—Aalen—Pfaumloch .....	34	328	17,2	19,0	410	77,5	5,3	738	94,7	7,8
30	Ulm—Biberach—Waldsee—Ravensburg—Friedrichshafen .....	29	473	22,5	21,0	353	80,7	4,4	826	103,2	8,0
31	Breisach—Freiburg—Donauessingen—Stockach—Überlingen—(Lindau) .....	53	654	36,9	17,7	482	154,2	3,1	1 136	191,1	5,9
32	Hechingen—Sigmaringen—Ravensburg—Wangen .....	42	204	26,3	10,0	206	105,7	1,9	470	132,0	3,6
33	Sand—Offenburg—Haslach—St. Georgen—Villingen—Donauessingen—Konstanz .....	54	663	46,8	14,2	359	99,2	3,6	1 022	146,0	7,0
34	(Basel)—Grenzach—Rheinfelden—Säckingen—Waldshut—(Schaffh.)—Singen—Ludwigshaf. ....	37	305	30,0	10,2	164	71,4	2,3	469	101,4	4,6
35	Illingen—Bretten—Bruchsal—Neudorf .....	15	131	13,1	10,0	68	31,5	2,2	199	44,6	4,5
36	Mannheim—Schwetzingen—Karlsruhe—Rastatt—Kehl—Lahr .....	52	622	40,7	15,3	334	112,2	3,0	956	152,9	6,2
37	Mannheim—Heidelberg—Eberbach—Neckarelz .....	12	562	24,3	23,1	123	35,6	3,5	685	59,9	11,4
38	Mannheim—Weinheim .....	2	409	5,5	74,4	42	6,2	6,8	451	11,7	38,5
39	Altlußheim—Wiesloch—Sinsheim—Heilbronn—Mainhardt .....	31	163	19,1	8,5	135	74,8	1,8	298	93,9	3,2
44	Mannheim .....	1	250	10,8	23,1	27	3,2	8,4	277	14,0	19,8
45	Eberbach .....	1	—	—	—	2	5,1	0,4	2	5,1	0,4
47	Rippberg—Walldürn .....	2	9	1,2	7,5	4	8,9	0,5	13	10,1	1,3
290	Bad Mergentheim—Lauda—Tauberbischofsheim .....	10	44	4,1	10,8	36	14,4	2,5	80	18,5	4,3
291	Schwetzingen—Wiesloch .....	5	27	2,6	10,4	7	7,8	0,9	34	10,4	3,3
292	Langenbrück—Dühren—Sinsheim—Diedesheim .....	14	54	7,5	7,2	55	38,2	1,4	109	45,7	2,4
293	Berghausen—Bretten—Eppingen—Heilbronn .....	19	67	9,9	6,8	58	46,9	1,2	125	56,8	2,2
294	Bretten—Pforzheim—Freudenstadt—Haslach—Elzach—Gundelfingen .....	53	323	30,9	10,5	262	129,8	2,0	585	160,7	3,6
295	Stuttgart—Weil der Stadt—Calw .....	9	244	12,7	19,2	43	26,8	1,6	287	39,5	7,3
296	Calmbach—Calw—Herrenberg .....	13	46	6,8	6,8	35	20,0	1,2	81	35,8	2,3
297	Göppingen—Lorch .....	6	32	4,7	6,8	21	11,9	1,8	53	16,6	3,2
298	Galldorf—Schwäb. Gmünd .....	9	36	5,7	6,3	22	23,7	0,9	58	29,4	2,0
311	Ulm—Ehingen—Meßkirch—Tuttlngen—Geislingen .....	42	240	17,3	13,9	181	104,9	1,7	421	122,2	3,4
312	Reutlingen—Zwiefalten—Biberach—Tannheim—(Memmingen) .....	33	168	21,4	7,9	140	93,1	1,5	308	114,5	2,7
313	Sigmaringen—Meßkirch—Stockach—Espasingen .....	19	41	8,3	5,0	43	33,6	1,3	84	41,9	2,0
314	Singen—Tengen—Stühlingen—Unterlauchringen .....	22	50	9,7	5,2	68	50,5	1,3	118	60,2	2,0
315	Salg—Bonndorf—Weizen .....	11	35	10,5	3,3	10	25,5	0,4	45	36,0	1,3
316	Binzen—Lörrach—Rheinfelden .....	5	92	5,6	16,4	26	14,3	1,8	118	19,9	5,9
317	Titisee—Lörrach .....	23	264	26,8	9,9	104	45,1	2,3	368	71,9	5,1
378	Müllheim—Neuenburg .....	—	—	0,8	—	—	3,9	—	—	4,7	—
Summe .....			16 116	843,9	19,1	7 908	2692,2	2,9	24 024	3536,3	6,8

<sup>1)</sup> Der Begriff der geschlossenen Ortslage deckt sich nur annähernd mit dem der Ortsdurchfahrt



## 17. Unfälle und Unfalldichte auf den Bundesstraßen der Regierungsbezirke 1953

Bundesstraße <sup>1)</sup> Nr.	Geschlossene Ortstage			Nicht geschlossene Ortstage			Geschlossene u. nicht geschl. Ortstage		
	Zahl der Unfälle	Straßenlänge in km	Unfälle je km	Zahl der Unfälle	Straßenlänge in km	Unfälle je km	Zahl der Unfälle	Straßenlänge in km	Unfälle je km
Regierungsbezirk Nordwürttemberg									
10	1 362	57,4	23,7	473	83,8	5,6	1 835	141,2	13,0
14	1 578	36,1	43,7	537	121,4	4,4	2 115	157,5	13,4
19	380	29,2	13,0	278	154,0	1,8	658	183,2	3,6
27	1 700	26,2	64,9	342	58,7	5,8	2 042	84,9	24,1
28	101	12,5	8,1	67	34,8	1,9	168	47,3	3,6
29	328	17,2	19,0	410	77,6	5,3	738	94,8	7,8
30	45	3,1	14,4	67	13,1	5,1	112	16,2	6,9
35	23	3,5	6,6	15	14,5	1,0	38	18,0	2,1
39	88	9,1	9,7	75	41,3	1,8	163	50,4	3,2
290	23	2,4	9,6	7	2,8	2,5	30	5,2	5,8
293	14	1,3	10,9	17	12,4	1,4	31	13,7	2,3
295	243	12,2	20,0	34	19,1	1,8	277	31,3	8,8
296	7	2,0	3,5	9	4,3	2,1	16	6,3	2,5
297	32	4,7	6,8	21	11,9	1,8	53	16,6	3,2
298	36	5,7	6,3	22	23,8	0,9	58	29,5	2,0
311	12	1,0	12,5	19	8,1	2,3	31	9,1	3,4
<b>Summe ...</b>	<b>5 972</b>	<b>223,6</b>	<b>26,7</b>	<b>2 393</b>	<b>681,6</b>	<b>3,5</b>	<b>8 365</b>	<b>905,2</b>	<b>9,2</b>
Regierungsbezirk Nordbaden									
3	837	31,9	26,2	279	63,8	4,4	1 116	95,7	11,7
10	725	20,6	35,2	100	25,9	3,9	825	46,5	17,7
27	159	13,5	11,8	144	74,3	1,9	303	87,8	3,5
35	108	9,6	11,3	53	17,0	3,1	161	26,6	6,1
36	439	20,1	21,8	203	50,8	4,0	642	70,9	9,1
37	562	24,3	23,1	123	35,6	3,5	685	59,9	11,4
38	409	5,5	74,4	42	6,2	6,8	451	11,7	38,5
39	75	10,0	7,5	60	33,5	1,8	135	43,5	3,1
44	250	10,8	23,1	27	3,2	8,4	277	14,0	19,8
45	—	—	—	2	5,1	0,4	2	5,1	0,4
47	9	1,2	7,5	4	8,9	0,4	13	10,1	1,3
290	21	1,7	12,4	29	11,6	2,5	50	13,3	3,8
291	27	2,6	10,4	7	7,8	0,9	34	10,4	3,3
292	54	7,5	7,2	55	38,2	1,4	109	45,7	2,4
293	53	8,6	6,2	41	34,5	1,2	94	43,1	2,2
294	97	5,8	16,7	22	15,7	1,4	119	21,5	5,5
<b>Summe ...</b>	<b>3 825</b>	<b>173,7</b>	<b>22,0</b>	<b>1 191</b>	<b>432,1</b>	<b>2,8</b>	<b>5 016</b>	<b>605,8</b>	<b>8,3</b>
Regierungsbezirk Südbaden									
3	1 350	46,3	29,1	855	134,5	6,4	2 205	180,8	12,2
27	112	9,5	11,8	66	31,9	2,1	178	41,4	4,3
28	85	11,9	7,2	69	41,3	1,7	154	53,2	2,9
31	524	31,9	16,4	372	138,5	2,7	896	170,4	5,3
33	663	46,8	14,2	359	99,1	3,6	1 022	145,9	7,0
34	305	30,0	10,1	164	71,4	2,3	469	101,4	4,6
36	183	20,7	8,9	131	61,3	2,1	314	82,0	3,8
294	114	12,6	9,1	129	45,1	2,9	243	57,7	4,2
311	34	5,7	6,0	51	30,4	1,7	85	36,1	2,4
313	33	6,1	5,4	28	27,8	1,0	61	33,9	1,8
314	50	9,6	5,2	68	50,5	1,3	118	60,1	2,0
315	35	10,5	3,3	10	25,5	0,4	45	36,0	1,3
316	92	5,6	16,4	26	14,4	1,8	118	20,0	5,9
317	264	26,8	9,9	104	45,1	2,3	368	71,9	5,1
378	—	0,8	—	—	3,9	—	—	4,7	—
<b>Summe ...</b>	<b>3 844</b>	<b>274,8</b>	<b>14,0</b>	<b>2 432</b>	<b>820,7</b>	<b>3,0</b>	<b>6 276</b>	<b>1 095,5</b>	<b>5,7</b>
Regierungsbezirk Südwürttemberg - Hohenzollern									
12	29	1,7	16,7	51	14,8	3,5	80	16,5	4,9
14	274	21,3	12,9	131	64,6	2,0	405	85,9	4,7
18	84	8,2	10,3	100	42,4	2,4	184	50,6	3,6
27	277	13,2	20,8	395	81,7	4,8	672	94,9	7,1
28	467	24,8	18,8	201	99,2	2,0	668	124,0	5,4
30	428	19,4	22,1	286	67,6	4,2	714	87,0	8,2
31	130	5,0	26,1	110	15,7	7,0	240	20,7	2,1
32	264	26,3	10,0	206	105,7	1,9	470	132,0	3,6
294	112	12,5	8,9	111	69,1	1,6	223	81,6	2,7
295	1	0,5	1,9	9	7,6	1,2	10	8,1	1,2
296	39	4,8	8,1	26	24,7	1,1	65	29,5	2,2
311	194	10,7	18,2	111	66,2	1,7	305	76,9	4,0
312	168	21,4	7,9	140	93,1	1,5	308	114,5	2,7
313	8	2,1	3,8	15	5,8	2,6	23	7,9	2,9
<b>Summe ...</b>	<b>2 475</b>	<b>171,9</b>	<b>14,4</b>	<b>1 892</b>	<b>758,2</b>	<b>2,5</b>	<b>4 367</b>	<b>930,1</b>	<b>4,7</b>

<sup>1)</sup> Vergl. dazu die nähere Bezeichnung der Bundesstraßen in der Vorspalte der Tabelle 16.

**18. Die Verkehrsunfälle auf den einzelnen Bundesstraßen  
in Baden-Württemberg nach Gemeinden in geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage 1953\*)**

Gemeinde	Kreis	Unfälle in		Gemeinde	Kreis	Unfälle in	
		ge- schlossener Ortslage	nichtge- schlossener Ortslage			ge- schlossener Ortslage	nichtge- schlossener Ortslage
<b>Bundesstraße 3</b> Laudenbach—Weinheim—Heidelberg—Karlsruhe—Frei- burg—(Basel)				<b>Bundesstraße 10</b> Ulm—Stuttgart—Pforzheim—Karlsruhe—(Landau)			
Laudenbach	Mannheim (L)	10	1	Auggen	Müllheim	—	9
Hemsbach	"	6	13	Schlengen	"	3	8
Sulzbach	"	5	—	Hertingen	"	—	1
Weinheim	"	57	16	Tannenkirch	"	—	3
Lützelsachsen	"	5	4	Weimlingen	Lörrach	—	2
Hohensachsen	"	—	3	Wintersweiler	"	—	1
Großsachsen	"	11	5	Huttingen	"	—	2
Leutershausen	"	15	2	Efringen-Kirchen	"	—	7
Schriesheim	"	12	9	Elmendingen	"	11	3
Dossenheim	Heidelberg (L)	10	18	Binzen	"	—	3
Heidelberg	Stadtkreis	454	23	Haltingen	"	13	7
Leimen	Heidelberg (L)	23	7	Weil a. Rhein	"	23	—
Nußloch	"	8	5	<b>Bundesstraße 12</b> (Lindau)—Eglofs—Isny—Großholzleute—(Kempten)			
Wiesloch	"	30	20	Ulm	Stadtkreis	11	27
Rauenberg	"	—	1	Lehr	Ulm (L)	—	37
Malschenberg	"	—	1	Dornstadt	"	1	22
Malsch	"	—	6	Tomerdingen	"	—	4
Mingolsheim	Bruchsal	9	4	Westerstetten	"	—	6
Langenbrücken	"	10	5	Luizhausen	"	3	6
Stettfeld	"	3	1	Lonsee	"	—	—
Ubstadt	"	13	8	Urspring	"	5	5
Bruchsal	"	51	9	Amstetten	"	13	6
Untergrombach	"	8	4	Weiler ob Helfenstein	Göppingen	—	—
Weingarten	Karlsruhe (L)	13	9	Geislingen a. d. Stelge	"	97	12
Grötzingen	"	—	8	Kuchen	"	16	13
Karlsruhe	Stadtkreis	32	4	Gingen a. d. Fils	"	11	8
Wolfartsweiler	Karlsruhe (L)	1	5	Süßen	"	7	11
Ettlingen	"	23	18	Salach	"	2	9
Ettlingenweiler	"	—	26	Eislingen (Fils)	"	63	30
Bruchhausen	"	16	15	Göppingen	"	245	5
Malsch	"	9	23	Faurndau	"	26	21
Bietigheim	Rastatt	—	16	Uhingen	"	53	27
Ötighelm	"	—	25	Ebersbach (Fils)	"	29	9
Rastatt	"	139	17	Reichenbach (Fils)	Eßlingen	37	10
Sandweiler	"	28	15	Plochingen	"	31	16
Baden-Baden	Stadtkreis	67	32	Defelsau	"	—	2
Sinzheim	Bühl	25	23	Altbach	"	11	4
Varnhalt	"	—	1	Zell am Neckar	"	8	6
Steinbach	"	—	21	Eßlingen	"	194	57
Elsental	"	1	17	Stuttgart	Stadtkreis	472	30
Bühl	"	52	23	Münchingen	"	1	20
Ottersweiler	"	36	16	Schwieberdingen	Leonberg	8	5
Sasbachried	"	—	—	Markgröningen	Ludwigsburg	—	2
Sasbach	"	25	23	Hochdorf	"	—	1
Achern	"	62	7	Enzweihingen	Vaihingen	2	11
Fautenbach	"	13	2	Vaihingen a. d. Enz	"	—	16
Önsbach	"	12	12	Illingen	"	—	14
Renchen	Kehl	26	13	Mühlhausen a. d. E.	"	—	3
Urloffen	"	1	24	Lomersheim	"	—	—
Appenweiler	"	32	13	Mühlacker	"	8	3
Windschlag	Offenburg	1	11	Enzberg	"	2	8
Bohlsbach	"	—	15	Niefern	Pforzheim (L)	1	9
Offenburg	"	83	36	Eutingen	"	1	5
Hofweiler	"	13	7	Pforzheim	Stadtkreis	110	14
Niederschopfheim	"	3	8	Ersingen	Pforzheim (L)	—	2
Oberschopfheim	"	—	—	Biltingen	"	—	—
Friesenheim	Lahr	5	12	Wilferdingen	"	8	7
Lahr	"	22	20	Singen	"	—	6
Mietersheim	"	7	14	Kleinsteinbach	Karlsruhe (L)	1	4
Klippenheim	"	21	30	Söllingen	"	12	9
Mahlberg	"	—	5	Berghausen	"	16	1
Altdorf	"	4	18	Grötzingen	"	23	6
Ettenheim	"	—	6	Karlsruhe	Stadtkreis	550	36
Ringsheim	"	6	9	<b>Bundesstraße 14</b> (Feuchtwangen)—Leukershausen—Crailsheim—Stutt- gart—Horb—Rottweil—Tuttlingen			
Herbolzheim	Emmendingen	26	12	Leukershausen	Crailsheim	4	4
Wagenstadt	"	—	5	Mariäkapfel	"	1	4
Kenzingen	"	23	18	Ellrichshausen	"	—	1
Hecklingen	"	—	3	Satteldorf	"	—	3
Malterdingen	"	—	18	Crailsheim	"	68	13
Köndringen	"	7	13	Roßfeld	"	4	24
Mundingen	"	—	17	Triensbach	"	—	2
Emmendingen	"	62	18	Eckartshausen	Schwäbisch Hall	—	1
Wasser	"	13	5	Ilshofen	"	—	10
Denzlingen	"	—	15	Wolpertshausen	"	4	12
Gundelingen	Freiburg (L)	25	17				
Freiburg	Stadtkreis	333	20				
Wolfenweiler	Freiburg (L)	39	16				
Schallstadt	"	13	9				
Scherzingen	"	—	5				
Norsingen	"	5	7				
Offnadingen	"	—	9				
Krozingen, Bad	Müllheim	24	15				
Tunzel	"	—	10				
Eschbach	"	—	5				
Heitersheim	"	16	8				
Seefeld	"	4	4				
Buggingen	"	1	12				
Hügelheim	"	5	10				
Müllheim	"	3	11				

\*) Von der Gesamtsumme sind 439 Unfälle, die sich mangels genauer Angaben nicht mit Sicherheit einer Gemeinde zuordnen lassen, nicht berücksichtigt.

**18. Die Verkehrsunfälle auf den einzelnen Bundesstraßen  
in Baden-Württemberg nach Gemeinden in geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage 1953**

Gemeinde	Kreis	Unfälle in		Gemeinde	Kreis	Unfälle in	
		ge- schlossener Ortslage	nichtge- schlossener Ortslage			ge- schlossener Ortslage	nichtge- schlossener Ortslage
Geislingen a. Kocher	Schwäbisch Hall	—	8	Hürben	Heldenheim	—	2
Tübingen	"	—	6	Herbrechtingen	"	8	6
Eltershofen	"	—	2	Bolheim	"	—	3
Weckrieden	"	—	8	Heldenheim	"	102	11
Schwäb. Hall	"	36	6	Itzelberg	"	—	9
Michelfeld	"	5	22	Königsbronn	"	8	7
Bubenorbs	"	—	18	Oberkochen	Aalen	20	18
Mainhardt	"	2	7	Unterkochen	"	7	13
Großelach	Backnang	1	7	Aalen	"	87	7
Sulzbach a. d. Murr	"	6	14	Wasseraffingen	"	5	—
Oppenweiler	"	14	8	Hofen	"	—	4
Strümpfelbach	"	1	8	Hüttlingen	"	2	5
Backnang	"	4	23	Fachsenfeld	"	—	1
Maubach	"	2	8	Abtsgemünd	"	8	8
Waldrems	"	—	7	Hohenstadt	"	—	—
Nellmersbach	Waiblingen	—	6	Obergröningen	Schwäbisch Gmünd	—	—
Hertmannsweiler	"	4	3	Untergröningen	"	3	2
Winnenden	"	26	10	Laufen a. Kocher	Backnang	2	1
Schwalkheim	"	—	8	Sulzbach a. Kocher	"	2	7
Korb	"	1	20	Unterrot	"	—	4
Waiblingen	"	19	98	Gaildorf	"	10	1
Fellbach	"	89	29	Eutendorf	"	—	2
Stuttgart	Stadtkreis	1194	22	Ottendorf	"	1	3
Sindelfingen	Böblingen	1	21	Westheim	Schwäbisch Hall	3	1
Böblingen	"	53	36	Uttenhofen	"	5	11
Dagersheim	"	—	3	Schwäbisch Hall	"	6	7
Ehningen	"	3	9	Gelbingen	"	8	5
Gärtringen	"	—	9	Untermünkheim	"	3	7
Nufringen	"	—	13	Übrigshausen	"	—	5
Affstätt	"	—	7	Westernach	Öhringen	—	12
Herrenberg	"	19	—	Kupferzell	"	—	2
Gültstein	"	—	3	Gaisbach	"	2	—
Nebringen	"	4	1	Künzelsau	Künzelsau	26	16
Öschelbronn	"	—	2	Belsenberg	"	1	4
Bondorf	"	7	6	Ingelfingen	"	—	—
Ergenzingen	Horb	3	1	Weidingsfelden	"	—	—
Baisingen	"	—	—	Dörrenzimmern	"	1	3
Eutingen	"	7	5	Hohebach	"	—	2
Bildechingen	"	1	7	Dörzbach	"	14	1
Horb a. Neckar	"	30	10	Rengershausen	Mergentheim	2	1
Ihlingen	"	—	8	Stuppach	"	3	10
Dettingen	Hechingen	2	4	Neunkirchen	"	—	—
Betra	"	—	1	Bad Mergentheim	"	21	8
Fischingen	"	—	11	Jgersheim	"	—	8
Sulz a. Neckar	Horb	12	6	Harthausen	"	—	5
Aistalg	Rottweil	6	4	Bernsfelden	"	2	—
Obernndorf a. Neckar	"	9	5	Simmaringen	"	—	2
Altberndorf	"	—	1				
Epfendorf	"	5	7				
Villingendorf	"	5	6				
Rottweil	"	75	10				
Neufra	"	4	2				
Alxheim	Tuttligen	—	5				
Aldingen	"	2	8				
Spaichingen	"	32	5				
Balgheim	"	4	4				
Dürbheim	"	—	—				
Rietheim	"	4	5				
Weilheim	"	5	1				
Wurmilingen	"	13	3				
Tuttligen	"	52	2				

<b>Bundesstraße 18</b> (Lindau)—Neuravensburg—Wangen—Leutkirch— Aitrach—(Memmingen)				<b>Bundesstraße 27</b> Gerchsheim—Tauberbischofsheim—Heilbronn—Stuttgart —Tübingen—Rottweil—(Schaffhausen)			
Neuravensburg	Wangen	6	7	Gerchsheim	Tauberbischofsheim	—	7
Schomburg	"	1	2	Großrinderfeld	"	6	10
Niederwangen	"	—	14	Tauberbischofsheim	"	10	26
Wangen	"	35	5	Königsheim	Tauberbischofsheim	11	13
Deuchelried	"	—	12	Schweinberg	Buchen	4	3
Waltershofen	"	2	20	Hardheim	"	19	4
Ratzenried	"	—	—	Höpfingen	"	6	6
Gebrazhofen	"	—	7	Walldürn	"	18	14
Herlazhofen	"	—	1	Hainstadt	"	1	4
Leutkirch	"	26	9	Buchen	"	12	8
Wuchzenhofen	"	3	2	Oberneudorf	"	—	1
Altmannshofen	"	4	3	Waldhausen	"	3	4
Aichstetten	"	1	8	Heldersbach	"	1	3
Altrach	"	2	2	Rittersbach	Mosbach	2	1
				Auerbach	"	—	5
				Dallau	"	4	5
				Neckarburken	"	1	4
				Mosbach	"	34	10
				Neckarelz	"	17	7
				Neckarzimmern	"	7	3
				Haßmersheim	"	—	5
				Gundelsheim	Heilbronn (L)	1	19
				Offenau	"	3	8
				Bad Friedrichshall	"	83	28
				Neckarsulm	"	45	16
				Heilbronn	Stadtkreis	98	14
				Talheim	Heilbronn (L)	—	11
				Lauffen a. Neckar	"	1	14
				Kirchheim	Ludwigsburg	7	7
				Walheim	"	4	2
				Besigheim	"	17	11
				Bietigheim	"	42	18
				Tamm	"	1	11
				Heutingsheim	"	—	—
				Asperg	"	—	—
				Ludwigsburg	"	208	23
				Kornwestheim	"	64	45
				Stuttgart	Stadtkreis	1101	61
				Echterdingen	Eßlingen	13	18
				Leinfelden	Böblingen	—	3
				Steinenbronn	"	7	13
				Waldenbuch	"	6	17

<b>Bundesstraße 19</b> Ulm—Aalen—Schwäb. Hall—Mergentheim—(Würzburg)			
Ulm	Stadtkreis	3	7
Jungingen	Ulm (L)	—	5
Albeck	"	4	24
Langenau	"	—	2
Nerenstetten	"	5	3
Setzingen	"	—	5
Hausen ob Lontal	Heidenheim	2	2
Bissingen ob Lontal	"	—	2

**18. Die Verkehrsunfälle auf den einzelnen Bundesstraßen**  
in Baden-Württemberg nach Gemeinden in geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage 1953

Gemeinde	Kreis	Unfälle in		Gemeinde	Kreis	Unfälle in	
		ge- schlossener Ortslage	nichtge- schlossener Ortslage			ge- schlossener Ortslage	nichtge- schlossener Ortslage
Dettenhausen	Tübingen	2	7	Metzingen	Reutlingen	21	14
Bebenhausen	"	4	49	Neuhausen a. d. Erms	"	16	2
Tübingen	"	64	46	Dettingen a. d. Erms	"	18	12
Stockach	"	—	2	Urach	"	21	14
Dußlingen	"	8	25	Hengen	Münsingen	—	—
Nehren	"	—	3	Böhringen	"	1	4
Ofterdingen	"	10	19	Zainingen	"	—	1
Mössingen	"	1	8	Münsingen	"	—	—
Bodelshausen	"	1	6	Feldstetten	"	1	—
Sickingen	Hechingen	—	4	Sonthelm	"	—	1
Hechingen	"	—	33	Suppingen	Ulm (L)	4	2
Stetten b. Hechingen	"	—	7	Selßen	"	—	5
Wessingen	"	13	9	Blaubeuren	"	20	10
Bisingen	"	10	15	Wipplingen	"	—	1
Engstlatt	Balingen	—	9	Herrlingen	"	5	4
Balingen	"	16	12	Klingenstein	"	20	3
Endingen	"	6	7	Ehrenstein	"	—	—
Erzingen	"	4	6	Ulm	Stadtkreis	32	21
Dotternhausen	"	8	12				
Schömburg	"	3	11				
Zepfenhan	Rottweil	—	—				
Neukirch	"	3	8				
Gölldorf	"	—	—				
Rottweil	"	42	21				
Lauffen ob Rottweil	"	1	4				
Deißlingen	"	8	27				
Dauchingen	Villingen	—	—				
Mühlhausen	Rottweil	—	4				
Schwenningen	"	66	16				
Bad Dürrenheim	Villingen	20	11				
Aasen	Donaueschingen	—	1				
Donaueschingen	"	53	22				
Hüfingen	"	18	3				
Behla	"	1	8				
Riedböhringen	"	8	7				
Blumberg	"	1	6				
Kommungen	"	—	3				
Nordhalden	Konstanz	1	—				
Altenburg	Waldshut	—	—				
Jestetten	"	2	2				
Lottstetten	"	7	3				
<b>Bundesstraße 28</b>				<b>Bundesstraße 29</b>			
Kehl—Herrenberg—Tübingen—Reutlingen—Ulm				Waiblingen—Schwäb. Gmünd—Aalen—Pfaumloch			
Kehl-Sundheim	Kehl	14	2	Waiblingen	Waiblingen	—	29
Neumühl	"	4	9	Beinsten	"	—	16
Kork	"	3	3	Endersbach	"	2	23
Odelshofen	"	—	2	Beutelsbach	"	—	1
Willstätt	"	7	7	Großheppach	"	—	32
Sand	"	3	6	Grunbach	"	16	12
Windschlag	Offenburg	—	1	Geradstetten	"	17	2
Appenweiler	Kehl	3	2	Habsack	"	2	4
Nußbach	Offenburg	3	4	Winterbach	"	—	27
Bottenau	"	—	2	Schorndorf	"	16	12
Oberkirch	"	22	5	Haubersbronn	"	—	3
Lautenbach	Offenburg	2	5	Oberurbach	"	1	10
Ramsbach	"	—	4	Unterurbach	"	15	4
Oppenau	"	7	—	Plüderhausen	"	17	2
Ibach	"	3	4	Waldhausen	Schwäb. Gmünd	—	12
Bad Peterstal	"	4	2	Lorch	"	10	21
Bad Griesbach	"	3	3	Großdeinbach	"	—	17
Balersbronn	Freudenstadt	—	1	Schwäbisch Gmünd	"	82	15
Freudenstadt	"	54	22	Herlikofen	"	12	28
Wittensweiler	"	—	4	Igglingen	"	—	3
Aach	"	1	16	Unterböblingen	"	—	27
Hallwangen	"	—	5	Mögglingen	"	16	9
Herzogsweller	"	—	2	Essingen	Aalen	1	25
Durrweiler	"	—	4	Aalen	"	52	19
Pfalzgrafenweiler	"	—	2	Wasseraltingen	"	41	2
Spielberg	Calw	1	1	Hofen	"	—	20
Altensteig	"	11	2	Westhausen	"	—	10
Berneck	"	—	4	Lauchheim	"	5	1
Walddorf	"	—	—	Röttingen	"	—	1
Ebershardt	"	—	—	Aufhausen	"	3	1
Ebhausen	"	6	6	Bopfingen	"	6	1
Rohrdorf	"	8	2	Flochberg	"	1	2
Nagold	"	24	11	Trochteltingen	"	4	5
Oberjettingen	Böblingen	2	3	Pfaumloch	"	—	—
Unterjettingen	"	—	—				
Haslach	"	—	—				
Herrenberg	"	8	6				
Gültstein	"	—	7				
Mönchberg	"	—	1				
Kayh	"	5	2				
Breitenholz	Tübingen	—	1				
Entringen	"	1	2				
Präffingen	"	—	2				
Unterjesingen	"	8	9				
Tübingen	"	157	10				
Wankheim	"	—	7				
Jettenburg	"	—	14				
Wannweil	Reutlingen	—	—				
Reutlingen	"	112	16				
<b>Bundesstraße 30</b>				<b>Bundesstraße 30</b>			
Ulm—Biberach—Waldsee—Ravensburg—Friedrichshafen				Ulm—Biberach—Waldsee—Ravensburg—Friedrichshafen			
Ulm	Stadtkreis	32	45	Ulm	Stadtkreis	32	45
Gögglingen	Ulm (L)	4	7	Gögglingen	Ulm (L)	4	7
Donaustetten	"	7	5	Donaustetten	"	7	5
Dellmensingen	"	—	9	Dellmensingen	"	—	9
Stetten	Biberach	3	9	Stetten	Biberach	3	9
Oberholzhelm	"	—	12	Oberholzhelm	"	—	12
Achstetten	"	—	15	Achstetten	"	—	15
Laupheim	"	23	11	Laupheim	"	23	11
Baustetten	"	—	4	Baustetten	"	—	4
Baltringen	"	—	13	Baltringen	"	—	13
Äpfingen	"	3	8	Äpfingen	"	3	8
Höfen	"	2	3	Höfen	"	2	3
Warthausen	"	—	5	Warthausen	"	—	5
Biberach a. d. Riß	"	50	14	Biberach a. d. Riß	"	50	14
Rißegg	"	2	12	Rißegg	"	2	12
Schweinhäusen	"	3	14	Schweinhäusen	"	3	14
Hochdorf	"	7	7	Hochdorf	"	7	7
Unteressendorf	"	—	3	Unteressendorf	"	—	3
Oberessendorf	"	1	11	Oberessendorf	"	1	11
Waldsee	Ravensburg	29	8	Waldsee	Ravensburg	29	8
Gaisbeuren	"	8	6	Gaisbeuren	"	8	6
Baindt	"	—	10	Baindt	"	—	10
Balenfurt	"	13	3	Balenfurt	"	13	3
Weingarten	"	68	30	Weingarten	"	68	30
Ravensburg	"	162	8	Ravensburg	"	162	8
Eschach	"	7	32	Eschach	"	7	32
Meckenbeuren	Tettang	9	16	Meckenbeuren	Tettang	9	16
Kehlen	"	—	20	Kehlen	"	—	20
Friedrichshafen	"	36	8	Friedrichshafen	"	36	8

**18. Die Verkehrsunfälle auf den einzelnen Bundesstraßen  
in Baden-Württemberg nach Gemeinden in geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage 1953**

Gemeinde	Kreis	Unfälle in		Gemeinde	Kreis	Unfälle in	
		ge- schlossener Ortslage	nichtge- schlossener Ortslage			ge- schlossener Ortslage	nichtge- schlossener Ortslage
<b>Bundesstraße 31</b> Breisach—Freiburg—Donaueschingen—Stockach— Überlingen—(Lindau)				<b>Bundesstraße 33</b> Sand—Offenburg—Haslach—St. Georgen—Villingen— Donaueschingen—Konstanz			
Breisach	Freiburg (L)	6	1	Berg	Ravensburg	—	—
Gündlingen	"	—	—	Balenfurt	"	2	6
Oberrimsingen	"	1	3	Weingarten	"	5	4
Munzingen	"	7	2	Ravensburg	"	40	4
Tiengen	"	—	6	Grünkraut	"	—	17
Freiburg	Stadtkreis	246	1	Bodnegg	"	—	4
Ebnat	Freiburg (L)	9	6	Amtzell	Wangen	4	14
Zarten	"	9	6	Leupolz	"	—	—
Burg	"	2	12	Deuchelried	"	—	—
Buchenbach	"	2	3	Wangen	"	31	4
Falkensteig	"	1	2				
Breitnau	Neustadt	—	51				
Hinterzarten	"	3	15				
Titisee	"	15	28				
Neustadt	"	25	19				
Rötenbach	"	9	14				
Löffingen	"	21	11				
Unadingen	Donaueschingen	—	7				
Döggingen	"	2	4				
Hüfingen	"	3	4				
Donaueschingen	"	8	7				
Pföhren	"	—	10				
Neudingen	"	—	1				
Gutmadingen	"	—	2				
Geislingen	"	6	12				
Kirchen und Hausen	"	5	4				
Stetten	"	—	1				
Zimmerholz	Konstanz	1	5				
Bargen	"	—	6				
Engen	"	2	8				
Ehingen	"	—	—				
Aach	Stockach	3	9				
Eigeltingen	"	7	6				
Orsingen	"	—	—				
Nenzingen	"	9	3				
Hindelwangen	"	—	—				
Stockach	"	21	6				
Ludwigshafen	"	3	12				
Sipplingen	Überlingen	—	5				
Hödingen	"	—	—				
Überlingen	"	39	10				
Nußdorf	"	6	1				
Oberuhldingen	"	—	16				
Unteruhldingen	"	3	7				
Meersburg	"	19	13				
Stetten	"	—	4				
Hagnau	"	2	5				
Kippenhausen	"	—	—				
Immenstaad	"	20	9				
Friedrichshafen	Tettnang	96	47				
Eriskirch	"	—	26				
Langenargen	"	1	14				
Kreßbronn	"	30	18				
<b>Bundesstraße 32</b> Hechingen—Sigmaringen—Ravensburg—Wangen				<b>Bundesstraße 34</b> (Basel)—Grenzach—Rheinfelden—Säckingen—Waldshu —(Schaffhausen)—Singen—Ludwigshafen			
Hechingen	Hechingen	1	6	Grenzach	Lörrach	9	2
Schlatt	"	5	2	Wyhlen	"	5	3
Jungingen	"	4	4	Herten	"	—	1
Killer	"	5	—	Rheinfelden	Säckingen	39	4
Starzeln	"	3	—	Karsau	"	1	16
Hausen im Killertal	"	6	8	Schwörstadt	"	8	5
Burladingen	"	20	11	Öflingen	"	9	2
Gauselfingen	"	3	2	Wallbach	"	16	3
Neufra	Sigmaringen	4	4	Säckingen	"	38	10
Gammertingen	"	14	6	Murg	"	6	—
Hettingen	"	4	5	Laufenburg (Bad.)	"	15	3
Hermertingen	"	2	5	Luttingen	"	5	5
Veringenstadt	"	7	1	Hauenstein	Waldshut	3	—
Veringendorf	"	11	4	Albbruck	"	—	6
Jungnau	"	3	11	Dogern	"	11	6
Sigmaringen	"	19	11	Waldshut	"	55	18
Sigmaringendorf	"	3	6	Gurtwell	"	—	4
Scheer	Saulgau	3	2	Tiengen (Oberh.)	"	20	14
Ennetach	"	1	3				
Mengen	"	—	4				
Belzkofen	"	—	—				
Hundersingen	"	—	2				
Herbertingen	"	7	5				
Mieterkingen	"	1	3				
Saulgau	"	24	11				
Haid	"	—	1				
Boms	"	—	2				
Eichstegen	"	—	—				
Altshausen	"	28	13				
Blönsried	Ravensburg	—	1				
Wolpertswende	"	—	—				
Blitzenreute	"	4	10				

18. Die Verkehrsunfälle auf den einzelnen Bundesstraßen  
in Baden-Württemberg nach Gemeinden in geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage 1953

Gemeinde	Kreis	Unfälle in		Gemeinde	Kreis	Unfälle in	
		ge- schlossener Ortslage	nichtge- schlossener Ortslage			ge- schlossener Ortslage	nichtge- schlossener Ortslage
Unterlauchringen	Waldshut	3	2	<b>Bundesstraße 37</b>			
Oberlauchringen	"	8	8	<b>Mannheim—Heidelberg—Eberbach—Neckarelz</b>			
Geißlingen	"	—	3	Mannheim	Stadtkreis	243	16
Grießen	"	1	2	Neckarhausen	Mannheim (L)	—	2
Rechberg	"	—	1	Edingen	"	12	8
Erzingen	"	—	—	Heidelberg	Stadtkreis	216	38
Bietingen	Konstanz	—	7	Neckargemünd	Heidelberg (L)	34	3
Gottmadingen	"	5	6	Eberbach	"	11	6
Rielasingen	"	—	3	Lindach	Mosbach	9	11
Hilzingen	"	—	—	Zwingenberg (Bad.)	"	3	6
Singen (Hohentwiel)	"	21	2	Neckargerach	"	5	11
Überlingen a. Ried.	"	—	—	Binau	"	3	12
Böhringen	"	—	—	Diedesheim	"	9	9
Radolfzell	"	13	5	Neckarelz	"	11	—
Güttingen	"	1	11	<b>Bundesstraße 38</b>			
Stahringen	Stockach	—	—	<b>Mannheim—Weinheim</b>			
Bodman	"	1	2	Mannheim	Stadtkreis	384	42
Espasingen	"	—	4	Weinheim	Mannheim (L)	25	—
Ludwigshafen	"	5	—	<b>Bundesstraße 39</b>			
<b>Bundesstraße 35</b>				<b>Altlußheim—Wiesloch—Sinsheim—Heilbronn—Main-</b>			
<b>Illingen—Bretten—Bruchsal—Neudorf</b>				<b>hardt</b>			
Illingen	Valldingen	—	2	Altlußheim	Mannheim (L)	5	2
Lienzingen	"	—	3	Neulußheim	"	4	—
Schmie	"	—	4	Reilingen	"	7	3
Maulbronn	"	11	3	Walldorf	Heidelberg (L)	12	9
Knittlingen	"	12	3	Wiesloch	"	—	16
Bretten	Karlsruhe (L)	33	5	Rauenberg	"	5	7
Rinklingen	"	—	2	Rotenberg	"	3	3
Diedelsheim	"	—	6	Mühlhausen	"	13	8
Gondelsheim	Bruchsal	14	7	Eichtersheim	Sinsheim	2	1
Helmshelm	"	2	5	Eschelbach	"	—	—
Heidelsheim	"	7	3	Dühren	"	—	—
Bruchsal	"	48	15	Sinsheim	"	6	—
Karlsdorf	"	3	5	Bohrbach	"	4	3
Neuthard	"	—	3	Steinsfurt	"	4	4
Neudorf	"	1	1	Reihen	"	—	—
<b>Bundesstraße 36</b>				Kirchardt	"	4	3
<b>Mannheim—Schwetzingen—Karlsruhe—Rastatt—Kehl</b>				Fürfeld	Heilbronn (L)	—	3
<b>—Lahr</b>				Kirchhausen	"	2	3
Mannheim	Stadtkreis	227	3	Biberach	"	—	—
Brühl	Mannheim (L)	—	4	Frankenbach	"	2	2
Schwetzingen	"	63	30	Heilbronn	Stadtkreis	52	17
Ketsch	"	—	—	Weinsberg	Heilbronn (L)	15	10
Hockenheim	"	1	14	Ellhofen	"	4	4
Reilingen	"	—	—	Sülzbach	"	—	1
Neulußheim	"	9	9	Willbach	"	1	5
Altlußheim	"	—	3	Hößlinsülz	"	—	—
Waghäusel	Bruchsal	—	4	Löwenstein	"	2	16
Wiesental	"	13	12	Wüstenrot	"	—	2
Neudorf	"	6	9	Finsterrot	Schwäbisch Hall	2	1
Graben	Karlsruhe (L)	14	7	Ammertsweiler	"	1	1
Liedolsheim	"	—	4	Mainhardt	"	—	—
Hochstetten	"	2	2	<b>Bundesstraße 44</b>			
Linkenheim	"	3	8	<b>Mannheim</b>			
Leopoldshafen	"	—	9	Mannheim	Stadtkreis	241	14
Eggenstein	"	21	9	<b>Bundesstraße 45</b>			
Neureut (Baden)	"	17	12	<b>Eberbach</b>			
Karlsruhe	Stadtkreis	60	29	Eberbach	Heidelberg (L)	—	2
Forchheim	Karlsruhe (L)	1	13	<b>Bundesstraße 47</b>			
Mörsch	"	—	21	<b>Rippberg—Walldürn</b>			
Durmshelm	Rastatt	40	5	Rippberg	Buchen	3	1
Bietigheim	"	8	10	Walldürn	"	6	3
Ötigheim	"	—	11	<b>Bundesstraße 290</b>			
Rastatt	"	6	2	<b>Bad Mergentheim—Lauda—Tauberbischofsheim</b>			
Iffezheim	"	—	16	Mergentheim, Bad	Mergentheim	19	4
Hügelsheim	"	11	10	Edelfingen	"	4	3
Söllingen	"	—	3	Unterbalbach	Tauberbischofsheim	5	2
Stollhofen	Bühl	4	5	Königshofen	"	9	7
Greffern	"	—	4	Marbach	"	—	—
Ulm	"	1	—	Lauda, Stadt	"	—	6
Lichtenau	"	5	3	Gerlachshelm	"	—	5
Scherzhelm	"	8	3	Distelhausen	"	4	2
Helmilingen	"	—	5	Dittigheim	"	—	5
Memprechtshofen	"	1	3	Tauberbischofsheim	"	5	2
Freistett	"	5	7				
Rheinbischofsheim	Kehl	3	3				
Linx	"	5	2				
Bodersweiler	"	11	2				
Kork	"	—	1				
Neumühl	"	—	5				
Auenheim	"	—	1				
Kehl-Sundheim	"	49	12				
Eckartsweiler	"	—	—				
Goldscheuer	"	3	2				
Altenheim	"	5	3				
Müllen	"	1	—				
Dundenheim	Lahr	—	—				
Ichenheim	"	1	—				
Kürzell	"	—	—				
Hugsweiler	"	3	—				
Lahr	"	12	8				

**18. Die Verkehrsunfälle auf den einzelnen Bundesstraßen  
in Baden-Württemberg nach Gemeinden in geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage 1953**

Gemeinde	Kreis	Unfälle in		Gemeinde	Kreis	Unfälle in	
		ge- schlossener Ortslage	nichtge- schlossener Ortslage			ge- schlossener Ortslage	nichtge- schlossener Ortslage
<b>Bundesstraße 291</b> Schwetzingen—Wiesloch				<b>Bundesstraße 295</b> Stuttgart—Weil der Stadt—Calw			
Schwetzingen	Mannheim (L)	7	1	Hausach	Wolfach	—	3
Oftersheim	"	18	6	Haslach	"	2	1
Sandhausen	Heidelberg (L)	—	—	Mühlenbach	"	2	3
Walldorf	"	2	1	Prechtal	Emmendingen	2	11
Wiesloch	"	—	—	Biederbach	"	—	—
<b>Bundesstraße 292</b> Langenbrücken—Dühren—Sinsheim—Diedesheim				Elzach	"	11	7
Langenbrücken	Bruchsal	—	1	Oberwinden	"	7	4
Mingolsheim	"	—	3	Niederwinden	"	3	11
Östringen	"	16	2	Bielbach	"	—	5
Eichtersheim	Sinsheim	6	1	Gutach	"	5	2
Eschelbach	"	—	5	Kollnau	"	15	4
Dühren	"	4	6	Waldkirch	"	21	12
Sinsheim	"	11	5	Suggental	"	—	2
Weibstadt	"	8	14	Denzlingen	"	13	14
Helmstadt	"	—	1	Gundelfingen	Freiburg (L)	—	8
Aglastershausen	Mosbach	—	1	<b>Bundesstraße 296</b> Calmbach—Calw—Herrenberg			
Daudenzell	"	—	4	Calmbach	Calw	1	3
Mörtelstein	"	—	1	Igelsloch	"	—	2
Obrigheim	"	5	5	Oberreichenbach	"	2	3
Diedesheim	"	—	2	Oberkollbach	"	—	2
<b>Bundesstraße 293</b> Berghausen—Bretten—Eppingen—Heilbronn				Hirsau	"	9	1
Berghausen	Karlsruhe (L)	3	3	Calw	"	27	7
Jöhlingen	"	6	5	Stammheim	"	—	3
Wössingen	"	4	5	Gültlingen	"	—	—
Dürrenbüchig	"	—	3	Deckenpfronn	"	—	4
Diedelsheim	"	—	—	Oberjesingen	Böblingen	2	—
Rinklingen	"	—	1	Kupplingen	"	4	1
Bretten	"	2	—	Affstätt	"	—	7
Gölshausen	"	1	3	Herrenberg	"	1	1
Bauerbach	"	—	—	<b>Bundesstraße 297</b> Göppingen—Lorch			
Flehtingen	"	13	4	Göppingen	Göppingen	13	3
Zaisenhäusen	Sinsheim	4	6	Bartenbach	"	7	4
Sulzfeld	"	—	2	Rechberghausen	"	5	3
Eppingen	"	13	4	Birenbach	"	—	3
Stebbach	"	3	1	Wäschenbeuren	"	2	1
Gemmingen	"	3	4	Lorch	Schwäb. Gmünd	5	6
Schwalgern	Heilbronn (L)	—	2	<b>Bundesstraße 298</b> Gaildorf—Schwäb. Gmünd			
Schluchtern	"	—	3	Gaildorf	Backnang	—	5
Großgartach	"	—	5	Unterrot	"	3	9
Heilbronn	Stadtkreis	14	7	Gschwend	"	2	—
<b>Bundesstraße 294</b> Bretten—Pforzheim—Freudenstadt—Haslach—Elzach— Gundelfingen				Ruppertshofen	Schw. Gmünd	1	—
Bretten	Karlsruhe (L)	8	2	Spraltbach	"	4	2
Ruit	"	—	1	Durlangen	"	—	—
Bauschlott	Pforzheim (L)	4	5	Großdeinbach	"	—	—
Dürrn	"	—	2	Mutlangen	"	7	1
Göbrichen	"	—	7	Schwäbisch Gmünd	"	18	5
Pforzheim	Stadtkreis	84	5	<b>Bundesstraße 311</b> Ulm—Ehingen—Meßkirch—Tuttlingen—Geisingen			
Birkenfeld	Calw	6	7	Ulm	Stadtkreis	3	11
Gräfenhausen	"	—	—	Einsingen	Ulm (L)	—	6
Neuenbürg	"	15	17	Erbach	"	9	2
Höfen a. d. Enz	"	5	6	Donaurieden	Ehingen	—	1
Calmbach	"	14	5	Oberdisingen	"	1	4
Würzbach	"	—	2	Öpfingen	"	—	3
Agensbach	"	—	1	Gamerschwang	"	2	3
Aichelberg	"	—	2	Nasgenstadt	"	—	—
Aichhalden	"	—	2	Ehingen (Donau)	"	—	17
Simmersfeld	"	—	2	Kirchen	"	2	4
Fünfborn	Freudenstadt	—	1	Munderkingen	"	—	4
Besenfeld	"	6	9	Untermarchtal	"	9	2
Böt	"	2	—	Obermarchtal	"	6	7
Igelsberg	"	—	2	Zell	"	—	1
Klosterreichenbach	"	—	1	Unlingen	Saulgau	8	5
Untermusbach	"	—	1	Riedlingen	"	6	1
Grüntal	"	—	—				
Balersbronn	"	—	—				
Freudenstadt	"	28	18				
Dietersweiler	"	—	9				
Lombach	"	—	—				
Loßburg	"	11	13				
Vierundzwanzig Höfe	"	—	—				
Ehlenbogen	"	—	9				
Alpirsbach	"	25	3				
Schenkenzell	Wolfach	8	9				
Schiltach	"	8	6				
Lehengericht	"	1	7				
Kinzigtal	"	1	5				
Wolfach	"	15	12				
Einbach	"	—	—				
Gutach (Schwarzwaldb.)	"	—	2				

**18. Die Verkehrsunfälle auf den einzelnen Bundesstraßen**  
in Baden-Württemberg nach Gemeinden in geschlossener und nichtgeschlossener Ortslage 1953

Gemeinde	Kreis	Unfälle in		Gemeinde	Kreis	Unfälle in	
		ge- schlossener Ortslage	nichtge- schlossener Ortslage			ge- schlossener Ortslage	nichtge- schlossener Ortslage
Neufra	Saulgau	2	4	<b>Bundesstraße 314</b>			
Erldorf	"	—	—	Singen—Tengen—Unterlauchringen			
Ertingen	"	15	3	Singen (Hohentwiel)	Konstanz	—	2
Herbertingen	"	1	7	Hilzingen	"	7	1
Hundersingen	"	—	—	Riedheim	"	3	1
Beizkofen	"	—	—	Binnigen	"	4	1
Mengen	"	15	4	Beuren (a. Ried)	"	3	—
Ruldingen	Sigmaringen	2	2	Blumenfeld	"	1	—
Krauchenwies	"	4	7	Tengen	"	2	3
Göggingen	Stockach	—	2	Talheim	"	—	—
Ringgenbach	Sigmaringen	—	—	Kommlingen	Donauessingen	1	2
Menningen	Stockach	2	—	Blumberg	"	—	1
Meßkirch	"	8	5	Epfenhofen	"	1	4
Heudorf b. Meßkirch	"	—	4	Fützen	"	4	4
Bietingen	"	1	—	Grimmelshofen	Waldshut	—	13
Altheim	"	—	2	Weizen	"	—	1
Worndorf	"	6	11	Stühlingen	"	17	4
Neuhausen ob. Eck	Tuttlingen	6	8	Eberlingen	"	—	3
Liptingen	Stockach	—	4	Untereggingen	"	3	—
Nendingen	Tuttlingen	1	8	Offtingen	"	—	2
Tuttlingen	"	108	12	Wutöschingen	"	—	13
Möhringen	Donauessingen	6	16	Horheim	"	—	7
Immendingen	"	9	3	Oberlauchringen	"	—	5
Zimmern	"	1	2	Unterlauchringen	"	—	—
Hintschingen	"	—	1				
Geisingen	"	1	1				
<b>Bundesstraße 312</b>				<b>Bundesstraße 315</b>			
Reutlingen—Zwiefalten—Biberach—Tannheim—(Mem- mingen)				Saig—Bonndorf—Weizen			
Reutlingen	Reutlingen	34	8	Saig	Neustadt	—	1
Pfullingen	"	45	35	Lenzkirch	"	8	1
Unterhausen	"	23	4	Kappel	"	—	—
Honau	"	2	23	Holzschlag	"	2	1
Großengstingen	"	—	1	Gündelwangen	"	3	4
Kleingstingen	"	1	3	Bonndorf	"	16	2
Bernloch	Münsingen	2	3	Wellendingen	"	3	—
Meidelstetten	"	—	—	Brunnadern	"	—	—
Oberstetten	"	2	5	Dillendorf	Waldshut	—	—
Pfromstetten	"	1	3	Schwaningen	"	1	1
Tigerfeld	"	3	4	Weizen	"	—	—
Huldstetten	"	1	3				
Gaulingen	"	—	3				
Zwiefalten	"	9	6				
Zwiefaltendorf	Ehingen	—	—				
Obermarchtal	"	—	—				
Zell	"	—	—				
Unlingen	Saulgau	—	—				
Riedlingen	"	11	1				
Göfingen	"	1	—				
Halltingen	"	2	2				
Offingen	"	—	—				
Uttenweiler	"	7	—				
Ahlen	Biberach	1	—				
Attenweiler	"	—	1				
Biberach a. d. Riß	"	4	11				
Ummendorf	"	—	2				
Ringschnait	"	3	4				
Ochsenhausen	"	9	1				
Erlenmoos	"	3	3				
Berkheim	"	4	6				
Oberopfingen	"	—	—				
Tannheim	"	—	—				
<b>Bundesstraße 313</b>				<b>Bundesstraße 316</b>			
Sigmaringen—Meßkirch—Stockach—Espasingen				Binzen—Lörrach—Rheinfelden			
Sigmaringen	Sigmaringen	3	6	Binzen	Lörrach	6	4
Laiz	"	3	3	Lörrach	"	82	7
Inzigkofen	"	2	2	Inzlingen	"	—	5
Vilsingen	"	—	3	Degerfelden	"	3	4
Engelwies	Stockach	5	1	Rheinfelden	Säckingen	1	6
Rohrdorf	"	2	2				
Meßkirch	"	6	6				
Krumbach	"	1	2				
Boll	"	—	—				
Mainwangen	"	1	1				
Zoznegg	"	—	—				
Schwackenreute	"	1	3				
Mühlingen	"	—	2				
Hoppetenzell	"	—	1				
Zizenhausen	"	2	1				
Hindelwangen	"	5	4				
Stockach	"	7	1				
Wahlwies	"	—	—				
Espasingen	"	3	4				
<b>Bundesstraße 317</b>				<b>Bundesstraße 317</b>			
				Titisee—Lörrach			
				Titisee	Neustadt	19	2
				Saig	"	—	17
				Falkau	"	—	10
				Feldberg (Schwarzwald)	"	—	6
				Todtnau	Lörrach	17	7
				Schlechttau	"	8	1
				Geschwend	"	1	3
				Utzenfeld	"	5	2
				Schönau i. Schwarzw.	"	15	2
				Wembach	"	—	1
				Fröhnd	"	—	4
				Mambach	"	—	2
				Atzenbach	"	2	—
				Zell i. Wiesental	"	—	8
				Hausen	"	—	2
				Fahrnau	"	4	4
				Schopfheim	"	23	5
				Wiechs	"	—	—
				Maulburg	"	6	3
				Höllstein	"	5	3
				Steinen	"	10	2
				Brombach	"	24	9
				Lörrach	"	82	8



**19. Straßenverkehrsunfälle, Getötete, Verletzte  
sowie Unfalldichte in den Ländern der Bundesrepublik 1953**

L a n d	Straßenverkehrsunfälle		Getötete <sup>1)</sup>	Verletzte	Verkehrs- unfälle auf 10000 der Be- völkerung <sup>2)</sup>	Einwohner auf 1 qkm	Kraftfahr- zeugbestand insgesamt <sup>3)</sup>	Kraft- fahrzeuge auf 1000 Einwohner	Verkehrs- unfälle auf 1000 Kraft- fahrzeuge
	insgesamt	darunter mit Personen- schaden <sup>1)</sup>							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Schleswig-Holstein .....	16 904	8 371	333	10 294	70,9	152	130 028	58	121,6
Hamburg .....	21 875	9 592	258	11 486	128,2	2 285	106 714	63	205,0
Niedersachsen .....	52 604	28 625	1 346	34 828	79,4	140	487 013	73	108,0
Bremen .....	6 546	3 147	83	3 614	108,9	1 489	33 462	56	195,6
Nordrhein-Westfalen .....	130 360	69 706	3 397	86 135	92,6	414	1 018 354	72	128,0
Hessen .....	44 319	22 913	898	29 217	99,5	211	394 419	89	112,4
Rheinland-Pfalz .....	25 660	13 388	818	17 334	80,2	161	267 568	84	95,9
Baden-Württemberg .....	69 747	37 044	1 776	47 324	103,0	189	660 903	98	105,5
Bayern .....	77 523	45 037	2 045	57 684	84,5	130	923 857	101	83,9
Bundesgebiet .....	445 538	237 823	10 954	297 916	90,9	200	4 031 408	82	110,5
Westberlin .....	20 430	10 452	274	12 280	91,5	4 642	85 251	38	239,6

<sup>1)</sup> Ohne Rücksicht, ob gleichzeitig Sachschaden entstanden ist. — <sup>2)</sup> Einschließlich der innerhalb 30 Tagen an den Unfallfolgen Gestorbenen. —  
<sup>3)</sup> Bevölkerungsstand Mitte 1953. — <sup>4)</sup> Ohne die Kraftfahrzeuge der Bundesbahn und Bundespost, Stand Mitte 1953.  
Quelle: Statistisches Bundesamt (Vorläufige Zahlen)

**20. Straßenverkehrsunfälle sowie die dabei getöteten und verletzten Personen  
in Baden-Württemberg 1950 bis 1953**

Zeit	Nord- Württemberg	Nordbaden	Südbaden	Südwestf.- Hohenzollern	Insgesamt
U n f ä l l e					
1950	16 336	11 130	8 085	7 085	42 636
1951	19 822	14 258	10 113	8 887	53 080
1952	20 701	15 529	12 379	9 898	58 507
1953	25 220	18 210	14 693	11 817	69 940
G e t ö t e t e					
1950	413	203	231	248	1 145
1951	441	271	371	261	1 344
1952	457	269	354	250	1 330
1953 <sup>1)</sup>	628	362	473	356	1 819
V e r l e t z t e					
1950	10 056	6 497	5 881	4 786	27 220
1951	12 544	8 698	7 532	5 956	34 730
1952	12 448	9 268	8 830	6 626	37 172
1953	16 164	11 598	10 922	8 753	47 437

<sup>1)</sup> Infolge Änderung des Erhebungsverfahrens mit den Vorjahren nicht mehr voll vergleichbar.

**21. Bestand an fahrberechtigten Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern  
am 1. Juli 1953 (ohne Bahn und Post)  
(Nach Mitteilung vom Kraftfahrtbundesamt)**

Regierungsbezirk Kreis	Kraftfahrzeuge							Kraft- fahrzeug- anhänger
	Insgesamt	davon						
		Krafträder	Personen- kraftwagen <sup>1)</sup>	Omnibusse	Lastkraft- wagen	Zug- maschinen	Sonder- fahrzeuge <sup>2)</sup>	
Nordwürttemberg .....	240 102	119 759	71 904	1 201	29 368	16 482	1 388	19 102
Stadtkreis:								
Stuttgart .....	54 267	16 042	27 065	192	10 168	413	387	4 203
Heilbronn .....	7 916	3 485	2 882	40	1 324	130	55	625
Ulm .....	6 888	2 366	2 892	58	1 351	143	78	829
Landkreis:								
Aalen .....	9 467	5 541	2 178	43	797	833	75	709
Backnang .....	7 734	4 867	1 460	36	666	671	34	585
Böblingen .....	8 722	5 165	1 993	46	941	548	29	735
Craillsheim .....	6 938	3 999	1 245	17	471	1 130	76	427
Eßlingen .....	12 002	6 003	3 717	74	1 664	479	65	992
Göppingen .....	15 992	8 353	4 744	106	1 641	1 007	141	1 496
Heidenheim .....	7 227	4 007	1 744	69	674	677	56	602
Heilbronn .....	16 105	11 150	2 090	59	1 193	1 533	60	909
Künzelsau .....	3 203	2 232	508	10	153	293	7	213
Leonberg .....	5 926	3 346	1 482	39	622	420	17	398
Ludwigsburg .....	15 009	7 936	4 286	72	1 818	825	72	1 254
Mergentheim .....	4 449	2 428	953	10	279	759	20	268
Nürtingen .....	10 899	6 473	2 555	61	1 018	735	57	875
Öhringen .....	5 637	3 644	867	9	338	770	9	335
Schwäb. Gmünd .....	7 267	3 960	1 924	73	708	556	46	471
Schwäb. Hall .....	6 394	3 670	1 224	29	606	847	18	594
Ulm .....	7 579	4 367	1 185	30	414	1 560	23	525
Vaihingen .....	6 122	3 766	1 180	39	575	544	18	474
Waiblingen .....	14 359	6 959	3 730	89	1 947	1 589	45	1 583
Nordbadey .....	128 098	67 959	39 308	417	15 560	4 348	506	10 883
Stadtkreis:								
Karlsruhe .....	18 358	7 317	7 965	57	2 766	163	90	1 090
Heidelberg .....	8 797	3 615	3 897	12	1 145	88	40	738
Mannheim .....	26 524	11 042	10 419	93	4 311	504	155	2 714
Pforzheim .....	6 735	2 774	2 937	40	877	76	31	478
Landkreis:								
Bruchsal .....	7 569	4 813	1 680	29	789	234	24	638
Buchen .....	5 331	3 445	990	20	401	471	4	306
Heidelberg .....	9 864	6 482	2 065	18	943	324	32	728
Karlsruhe .....	11 263	7 309	2 353	22	1 280	275	24	987
Mannheim .....	11 857	7 225	2 871	21	1 254	440	46	1 071
Mosbach .....	4 726	3 086	880	14	398	344	4	362
Pforzheim .....	4 623	3 107	881	28	388	213	6	321
Sinsheim .....	6 292	3 956	1 094	34	504	683	21	462
Tauberbischofheim .....	6 159	3 788	1 276	29	504	533	29	388
Südbaden .....	149 465	86 702	35 919	538	11 641	13 956	709	10 132
Stadtkreise:								
Baden-Baden .....	4 571	1 712	2 234	41	520	17	47	314
Freiburg .....	12 486	5 520	5 198	61	1 477	137	93	950
Konstanz .....	4 359	2 038	1 660	26	481	129	25	275
Landkreise:								
Bühl .....	7 647	4 975	1 493	16	767	372	24	673
Donaueschingen .....	6 821	3 809	1 309	18	321	1 341	23	428
Emmendingen .....	7 904	5 263	1 500	33	579	499	30	590
Freiburg .....	7 103	4 719	1 013	30	524	783	34	480
Kehl .....	4 265	2 899	767	6	372	205	16	355
Konstanz .....	10 057	5 683	2 267	12	769	1 277	49	743
Lahr .....	7 289	4 821	1 614	25	578	230	21	397
Lörrach .....	10 968	6 382	2 749	42	864	888	43	706
Müllheim .....	5 191	3 129	1 072	25	358	590	17	305
Neustadt .....	4 734	2 741	1 107	29	268	550	39	320
Offenburg .....	7 653	4 356	2 193	13	718	356	17	673
Rastatt .....	7 869	4 675	1 969	30	965	194	36	724
Säckingen .....	6 350	4 097	1 254	14	335	623	27	300
Stockach .....	6 323	3 699	986	13	276	1 330	19	289
Überlingen .....	7 944	4 112	1 631	23	409	1 693	76	521
Villingen .....	6 954	3 950	1 707	54	454	758	31	312
Waldshut .....	7 940	4 690	1 234	12	333	1 649	22	387
Wolfach .....	5 037	3 432	962	15	273	335	20	390
Südwesttemberg-Hohenzollern .....	132 266	73 438	31 709	724	10 725	15 120	550	8 962
Landkreise:								
Balingen .....	9 470	4 909	3 045	49	848	602	17	740
Biberach .....	9 967	5 394	2 005	34	594	1 869	71	671
Calw .....	9 979	6 214	2 155	94	942	546	28	717
Ehingen .....	3 948	2 259	721	9	252	698	9	120
Freudenstadt .....	6 131	3 448	1 469	62	601	526	25	485
Hechingen .....	4 416	2 459	1 070	35	415	423	14	349
Horb .....	3 882	2 463	692	32	269	421	5	329
Münsingen .....	3 884	2 310	728	32	231	573	10	279
Ravensburg .....	10 946	5 592	2 697	36	846	1 728	47	562
Reutlingen .....	12 535	6 394	4 007	80	1 481	524	49	1 075
Rottweil .....	10 501	5 884	2 837	76	933	729	42	632
Saulgau .....	7 199	3 786	1 429	26	449	1 490	19	501
Sigmaringen .....	5 145	2 726	975	20	302	1 102	20	326
Tettmang .....	8 068	4 702	1 708	25	518	1 083	32	516
Tübingen .....	10 160	5 849	2 651	45	987	554	74	690
Tuttlingen .....	6 784	3 642	1 897	39	563	618	25	505
Wangen .....	9 251	5 407	1 623	30	494	1 634	63	465
Baden-Württemberg .....	649 931	347 858	178 840	2 880	67 294	49 906	3 153	49 079

<sup>1)</sup> Einschließlich Krankenkraftwagen und Krankenkraftfahrstühle. — <sup>2)</sup> Straßenreinigungsmaschinen, Kraftwagen für Feuerlöschzwecke, Motor-Pflüge, Motorsägen, Straßenwalzen, Kraftstoffkesselwagen.

## Länge der klassifizierten Straßen in den Kreisen — Stand 1. 7. 1953 km

(Nach Angaben der Regierungspräsidenten)

Kreis, Regierungsbezirk	Straßenlänge insgesamt	davon				Straßenlänge auf 1 000 qkm
		Autobahnen	Bundesstraßen	Landstraßen I. Ordnung	Landstraßen II. Ordnung	
<b>Stadtkreis</b>						
Stuttgart .....	187,5	18,8	57,9	71,2	21,6	80,8
Heilbronn .....	36,8	0,1	12,2	9,2	15,3	59,8
Ulm .....	28,3	—	8,9	1,8	17,6	57,0
<b>Landkreis</b>						
Aalen .....	651,5	—	70,8	283,6	297,2	60,4
Backnang .....	460,0	—	59,5	201,4	199,1	78,1
Böblingen .....	335,8	1,7	67,1	160,8	106,2	74,5
Crailsheim .....	595,6	—	18,9	299,3	277,4	77,7
Eßlingen .....	223,4	8,8	25,6	130,7	58,3	88,2
Göppingen .....	421,9	21,8	47,2	183,7	169,2	69,1
Heidenheim .....	322,1	—	29,6	168,4	124,1	51,6
Heilbronn .....	766,6	14,6	82,3	364,9	294,8	86,5
Künzelsau .....	262,3	—	21,0	122,0	119,3	76,7
Leonberg .....	308,9	36,2	27,2	139,7	105,8	106,7
Ludwigsburg .....	424,6	21,0	35,4	222,7	145,5	100,0
Mergentheim .....	326,5	—	33,4	139,2	153,9	68,9
Nürtlingen .....	301,1	14,8	—	192,1	94,2	79,1
Öhringen .....	333,0	—	8,7	159,5	164,8	83,8
Schwäb. Gmünd .....	331,0	—	54,7	139,7	136,6	72,1
Schwäb. Hall .....	471,8	—	65,2	177,9	228,7	83,0
Ulm .....	620,9	32,0	94,2	250,0	244,7	72,1
Vaihingen .....	315,6	—	40,5	145,9	129,2	82,0
Waiblingen .....	351,3	—	43,6	173,4	134,3	81,1
<b>Nordwürttemberg</b> .....	<b>8 046,6</b>	<b>167,8</b>	<b>903,9</b>	<b>3 737,1</b>	<b>3 237,8</b>	<b>76,0</b>
<b>Stadtkreis</b>						
Karlsruhe .....	56,2	11,5	15,0	9,0	20,7	45,7
Heidelberg .....	51,5	10,0	15,4	5,5	20,6	54,6
Mannheim .....	78,2	19,6	29,8	2,2	21,6	50,1
Pforzheim .....	87,4	11,7	8,8	7,3	9,6	67,3
<b>Landkreis</b>						
Bruchsal .....	286,8	18,9	63,5	79,5	124,9	63,0
Buchen .....	433,7	—	46,7	190,0	197,0	52,4
Heidelberg .....	352,0	12,0	78,6	97,9	193,5	72,3
Karlsruhe .....	458,0	16,6	118,8	116,9	205,7	78,7
Mannheim .....	285,5	7,9	105,0	53,3	119,3	91,4
Mosbach .....	258,6	—	54,1	101,6	102,9	56,9
Pforzheim .....	280,6	14,1	37,5	95,1	133,9	100,5
Sinsheim .....	357,4	—	60,1	120,4	176,9	67,6
Tauberbischofsheim .....	413,2	—	41,6	185,0	186,6	53,2
<b>Nordbaden</b> .....	<b>3 344,1</b>	<b>122,3</b>	<b>674,9</b>	<b>1 063,7</b>	<b>1 483,2</b>	<b>65,3</b>
<b>Stadtkreis</b>						
Freiburg .....	28,1	—	12,9	9,2	6,0	35,1
Baden-Baden .....	25,9	—	1,6	15,3	9,0	28,4
<b>Landkreis</b>						
Bühl .....	294,8	—	31,3	103,7	159,8	77,7
Donaueschingen .....	355,7	—	85,6	134,5	135,6	46,4
Emmendingen .....	348,1	—	56,7	120,7	170,7	52,3
Freiburg .....	345,2	—	42,1	169,0	134,1	52,5
Kehl .....	150,3	—	68,1	22,4	59,8	48,5
Konstanz .....	305,4	—	103,9	60,7	140,8	59,2
Lahr .....	207,9	—	34,6	71,9	101,4	46,8
Lörrach .....	354,0	—	99,7	142,9	111,4	55,4
Müllheim .....	255,5	—	33,1	121,8	100,6	59,0
Neustadt .....	373,6	—	77,9	193,5	102,2	52,0
Offenburg .....	191,9	—	75,3	46,4	70,2	41,1
Rastatt .....	300,6	—	37,1	88,7	174,8	55,1
Säckingen .....	266,8	—	38,2	115,3	113,3	71,1
Stockach .....	328,0	—	83,5	106,2	138,3	53,5
Überlingen .....	349,5	—	34,0	138,8	176,7	61,2
Villingen .....	215,8	—	43,4	85,5	86,9	47,8
Walds. ut .....	349,9	—	74,9	149,0	126,0	59,3
W. ach .....	170,8	—	61,4	106,3	3,1	26,7
<b>Südbaden</b> .....	<b>5 217,8</b>	<b>—</b>	<b>1 095,3</b>	<b>2 001,8</b>	<b>2 120,7</b>	<b>52,4</b>
<b>Landkreis</b>						
Balingen .....	325,7	—	18,4	161,5	145,8	68,1
Biberach .....	738,0	—	87,1	324,0	326,9	72,0
Calw .....	625,6	—	100,9	292,9	231,8	70,9
Ehingen .....	344,7	—	35,0	153,5	156,2	67,8
Freudenstadt .....	393,7	—	86,5	163,0	144,2	64,3
Hechingen .....	267,9	—	42,0	133,0	92,9	64,1
Horb .....	336,9	—	27,1	150,1	159,7	93,9
Münsingen .....	372,1	—	47,6	189,6	134,9	53,2
Ravensburg .....	523,0	—	57,9	221,4	243,7	73,8
Reutlingen .....	293,5	—	46,6	149,1	97,8	66,4
Rottweil .....	409,5	—	59,5	202,0	148,0	73,6
Saulgau .....	489,6	—	76,0	211,6	202,0	66,0
Sigmaringen .....	373,5	—	54,6	170,1	148,8	51,5
Tettnang .....	255,7	—	33,2	82,9	139,6	98,2
Tübingen .....	297,6	—	54,2	139,2	104,2	58,0
Tuttlingen .....	262,4	—	36,2	131,7	94,5	57,3
Wangen .....	555,6	—	80,4	205,6	269,6	75,0
<b>Südwürttemberg-Hohenzollern</b> .....	<b>6 865,0</b>	<b>—</b>	<b>943,2</b>	<b>3 081,2</b>	<b>2 840,6</b>	<b>68,0</b>
<b>Baden-Württemberg</b> .....	<b>23 473,5</b>	<b>290,1</b>	<b>3 617,3</b>	<b>9 883,8</b>	<b>9 682,3</b>	<b>65,6</b>