

Die Beherbergungskapazität der Fremdenverkehrsgemeinden am 1. April 1955

Nach der Zählung vom 1. April 1955 waren in Baden-Württemberg 95 061 Fremdenbetten vorhanden, von denen 89 572 dem Fremdenverkehr zur Verfügung standen. 5489 Betten, das sind 21 vH weniger als im Vorjahr, waren noch nicht wieder frei verfügbar. Insgesamt hat sich der Bettenbestand in den gewerblichen Beherbergungsbetrieben um 7 vH erhöht. Außerdem wurden in Privatunterkünften weitere 28 252 Betten für Zwecke

des Fremdenverkehrs angeboten. Gegenüber dem 1. April 1950 hat sich die verfügbare Bettenzahl in gewerblichen Beherbergungsbetrieben um rund 71 vH erhöht gegenüber einer Zunahme der Übernachtungen um rund 101 vH im gleichen Zeitraum. Innerhalb der Regierungsbezirke weist Nordbaden mit einer Zunahme von 12 vH die größte Steigerung gegenüber dem 1. April 1954 auf, während innerhalb der Fremdenverkehrsgemeindengruppen die Großstädte über einen um 12 vH höheren Bettenbestand verfügen.

Rolf Baumann

Die Straßenverkehrsunfälle im 1. Halbjahr 1955

(Vorläufige Ergebnisse)

Das vorläufige Ergebnis der Straßenverkehrsunfallstatistik für das erste Halbjahr 1955 ist nicht allein deshalb bemerkenswert, weil es ein weiteres Steigen der Unfallzahlen zeigt. Auf Grund von Ergänzungen im „Statistischen Meldeblatt“ bietet es auch neue Einzelheiten über die bis Ende 1954 noch unter den Fahrrädern erfaßten Mopeds, die neuerdings im Straßenverkehr stärker auftreten, sowie eine Aufgliederung der bisher nur für die Kraftwagen als Gruppe ausgewiesenen Zahlen der Getöteten und Verletzten auf Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Omnibussen und Zugmaschinen. Die Ergebnisse einer ebenfalls auf Grund der Meldeblätter des ersten Halbjahres 1955 durchgeführten Sonderzählung über die bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten nach Altersjahren folgen in dem anschließenden Beitrag.

Im ersten Halbjahr 1955 wurden nach den nun vorliegenden vorläufigen Ergebnissen der Straßenverkehrsunfallstatistik auf den Straßen in Baden-Württemberg 35 811 Unfälle gezählt; das sind rund 9 vH mehr als im ersten Halbjahr 1954. Davon hatten 17 154 Unfälle Personenschaden zur Folge, teilweise auch verbunden mit Sachschaden; bei 18 657 Verkehrsunfällen entstand nur Sachschaden. Bemerkenswert ist, daß sich die Unfälle mit nur Sachschaden im ersten Halbjahr 1955 auf solche mit Sachschaden über 200 DM und auf solche mit einer Sachschadenshöhe unter 200 DM – sogenannte Bagatellschadensfälle – nahezu gleichmäßig verteilen. Im ersten Halbjahr des Vorjahres, aber auch im entsprechenden Zeitraum von 1953, wurden demgegenüber Bagatellschadensfälle noch erheblich häufiger festgestellt.

Bei den Verkehrsunfällen mit Personenschäden kamen 745 Personen ums Leben, weitere 8465 wurden schwer verletzt in ein Krankenhaus gebracht. Die Mehrzahl – 13 321 Personen – wurden nur leicht verletzt, so daß sie sich ohne fremde Hilfe vom Unfallort in ambulante Behandlung oder in häusliche Pflege begeben konnten. Im Vergleich zum entsprechenden Halbjahr 1954 hat sich somit die Zahl der Getöteten um 3,6 vH, die der Schwerverletzten um 1,2 vH erhöht, ohne jedoch damit den Stand vom ersten Halbjahr 1953 zu überschreiten. Leicht verletzt wurden im ersten Halbjahr 1955 um 8,7 vH mehr als im ersten Halbjahr 1954; es waren aber auch erheblich mehr als im ersten Halbjahr 1953.

Straßenverkehrsunfälle, getötete und verletzte Personen im 1. Halbjahr 1955

Gebiet	Unfälle	Getötete	Verletzte	
			insgesamt	darunter in stat. Behandl. übergeführt
Nordwürttemberg	13 531	252	7 746	3 197
Nordbaden	9 637	167	5 558	1 992
Südbaden	6 687	187	4 647	1 851
Südwestfalen-Hohenz.	5 956	139	3 835	1 425
Baden-Württemberg	35 811	745	21 786	8 465
Dagegen				
1. Halbjahr 1954	32 860	719	20 618	8 367
1. Halbjahr 1953	31 798	744	20 323	8 584

An den Straßenverkehrsunfällen im ersten Halbjahr 1955 waren 68 312 Verkehrsteilnehmer beteiligt. Auffallend ist hierbei die starke Zunahme der Personenkraftwagen sowie die der Mopeds, wenn man ihre Zahl mit denen der jeweils ersten Halbjahre von 1953 und 1954 vergleicht. Die Anteile für die an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Kraftfahrer, Fahrräder und auch Fußgänger zeigen demgegenüber bei einem entsprechenden Vergleich eine leicht rückläufige Tendenz. Auch im ersten Halbjahr 1955 sind die Veränderungen in der Verteilung der beteiligten Verkehrsteilnehmer auf Verschiebungen innerhalb des Kraftfahrzeugbestandes zurückzuführen.

Am Unfall beteiligte Verkehrsteilnehmer

Verkehrsteilnehmer	1. Hj. 1953		1. Hj. 1954		1. Hj. 1955	
	insges.	vH	insges.	vH	insges.	vH
Kraftfahrzeuge ausländischer Streitkräfte	3 638	5,9	3 440	5,5	3 684	5,4
Kraftfahrzeuge	12 855	21,0	13 456	21,5	12 478	18,3
Personenkraftwagen	19 810	32,3	21 668	34,6	25 339	37,1
Kraftomnibusse	1 067	1,7	939	1,5	1 152	1,7
Lastkraftwagen	10 040	16,4	9 562	15,3	11 186	16,4
davon mit Gesamtgewicht ¹⁾ ohne Anhänger						
bis 3500 kg	3 659	6,0	2 950	4,7	3 253	4,8
von 3501 bis 9000 kg	2 309	3,8	2 200	3,5	2 219	3,2
von 9000 kg und mehr					859	1,3
mit Anhänger						
bis 3500 kg	1 397	2,3	1 754	2,8	1 684	2,5
von 3501 bis 9000 kg	2 675	4,3	2 658	4,3	1 324	1,9
von 9000 kg und mehr					1 847	2,7
Zugmaschinen	666	1,1	575	0,9	780	1,1
Sonstige Kraftfahrzeuge	99	0,2	89	0,1	83	0,1
Straßenbahnen	798	1,3	783	1,2	815	1,2
Eisenbahnen	71	0,1	66	0,1	85	0,1
Bespannte Fuhrwerke	632	1,0	496	0,8	481	0,7
Fahrräder	6 172	10,1	5 520	8,8	4 902	7,2
Moped	126	0,2	672	1,1	1 683	2,5
Fußgänger	4 567	7,4	4 547	7,3	4 889	7,1
Geführte oder frei herumlaufende Tiere	500	0,8	483	0,8	496	0,7
Sonstige Verkehrsteilnehmer	318	0,5	314	0,5	259	0,4
Insgesamt	61 359	100	62 610	100	68 312	100

¹⁾ Bei Lastzügen des Zugfahrzeugs.

Für die Straßenverkehrsunfälle des ersten Halbjahrs 1955 wurden in Baden-Württemberg insgesamt 58 140 Unfallursachen bzw. Umstände vorläufig festgestellt. Darunter befinden sich 46 742 Feststellungen, bei denen von unmittelbaren Ursachen gesprochen werden kann. Die im Verhalten der Fahrzeugführer begründeten Ursachen beliefen sich auf 41 575 Feststellungen. In 1576 Fällen wurden technische Mängel festgestellt; sie verlieren – wie aus der nachfolgenden Tabelle hervorgeht – an Bedeutung. Falsches Verhalten von Fußgängern war 3591mal Ursache. Diesen unmittelbaren Ursachen stehen 11 398 Feststellungen äußerer Umstände gegenüber, zu

denen Glätte und Unübersichtlichkeit der Straße, Regen, Nebel usw. gehören. Bemerkenswert ist, daß der Anteil der Feststellungen übermäßiger Geschwindigkeit als Unfallursache auch im ersten Halbjahr 1955 weiter gestiegen ist.

Vorläufig festgestellte Unfallursachen in Baden-Württemberg

Bezeichnung	Feststellungen					
	1. Hj. 1953		1. Hj. 1954		1. Hj. 1955	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
Unmittelbare Ursachen insgesamt	42 964	78,2	42 758	81,9	46 742	80,4
bei Führern von Fahrzeugen ..	37 603	68,4	37 667	72,2	41 575	71,5
darunter						
Nichtbeachten der Vorfahrt .	6 013	10,9	6 652	12,7	6 936	11,9
Falsches Einbiegen od. Wenden	2 902	5,3	3 109	6,0	3 182	5,5
Falsches Überholen und Vorbeifahren	6 337	11,5	5 906	11,3	6 082	10,5
Übermäßige Geschwindigkeit	7 501	13,7	7 686	14,7	9 270	15,9
Fahrer unter Alkoholeinfluß	1 719	3,1	1 618	3,1	2 026	3,5
beim Fahrzeug	1 753	3,2	1 517	2,9	1 576	2,7
beim Fußgänger	3 608	6,6	3 574	6,8	3 591	6,2
darunter						
Spielende Kinder	314	0,6	360	0,7	380	0,7
Überschreiten der Fahrbahn ..	2 679	4,9	2 719	5,2	2 695	4,6
Alkoholeinfluß	217	0,4	163	0,3	189	0,3
Äußere Umstände	11 985	21,8	9 440	18,1	11 398	19,6
Straßenverhältnisse	9 278	16,9	7 149	13,7	8 682	14,9
darunter						
Glätte und Schlüpfrigkeit der Fahrbahn						
a) durch Regen	1 548	2,8	1 756	3,4	1 693	2,9
b) durch Schnee oder Eis ..	5 031	9,2	3 387	6,5	4 904	8,4
Enge und Unübersichtlichkeit	1 470	2,7	1 079	2,1	1 253	2,2
Schlechter Zustand der Straßenoberfläche	438	0,8	299	0,6	330	0,6
Witterungseinflüsse	1 739	3,1	1 148	2,2	1 677	2,9
Sonstige Einflüsse	968	1,8	1 143	2,2	1 039	1,8
Insgesamt	54 949	100	52 198	100	58 140	100

Die Getöteten und Verletzten nach der erweiterten Gliederung ihrer Verkehrsbeteiligung

Infolge einer Änderung des „Statistischen Meldeblattes“ für das erste Halbjahr 1955 bieten die Ergebnisse zum ersten Mal auch Aufschlüsse über die Zahl der auf Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Omnibussen und Zugmaschinen verunglückten Personen, die bisher nur in einer Summe für die Gruppe von Kraftwagen ausgewiesen werden konnten. Die erweiterte Gliederung ist in der nachstehenden Tabelle wiedergegeben. Die Untergliederung dieser Position ist hauptsächlich aus technischen, im Meldeblatt liegenden Gründen, unterlassen worden. Sie bedeutet jedoch zweifellos eine wertvolle Ergänzung des bisherigen Bildes. Von 129 getöte-

ten Personen im ersten Halbjahr 1955 verunglückten allein 95 auf Personenkraftwagen, nur 16 auf Lastkraftwagen und zwei auf Kraftomnibussen. Zugmaschinen sind mit den sonstigen Kraftfahrzeugen zusammengefaßt. Dabei handelt es sich jedoch meist um Unglücksfälle von Zugmaschinen. Sieht man von den Verunglückten auf Zugmaschinen und Kraftomnibussen ab, für die sich infolge der relativ kleinen statistischen Masse noch keine gültige Aussage machen läßt, so ergibt sich für die einzelnen Arten von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten folgende Übersicht:

Auf 1000 Kraftfahrzeuge kamen jeweils:

	Tote	Schwerverletzte
Krafträder	25	269
Mopeds	18	253
Personenkraftwagen	4	56
Lastkraftwagen	1	20
Dagegen		
Fahrräder	15	224

Zu den auf „Andere Art“ verunglückten Personen sind hauptsächlich die auf Straßenbahnen oder bei gespannten Fuhrwerken oder Handwagen verunglückten Personen gezählt worden. Die niedrigeren Zahlen, die sich im ersten Halbjahr 1955 für diese Gruppe ergeben haben, hängen damit zusammen, daß sich durch die verbesserte Fragestellung im „Statistischen Meldeblatt“ eine genauere Erfassung der Getöteten und Verletzten nach der Verkehrsbeteiligung ergeben hat.

Die Mopeds in der Straßenverkehrsunfallstatistik

Bei den vorläufigen Ergebnissen der Straßenverkehrsunfallstatistik für das erste Halbjahr 1955 können die Mopeds – Motorpedalfahrzeuge – zum ersten Mal gesondert behandelt werden. Sie wurden bisher wie die früheren Fahrräder mit Hilfsmotor unter Fahrräder ausgewiesen. Ihr Bestand ist seit 1953 – in diesem Jahr erschienen sie zum ersten Mal in größerer Zahl im Straßenbild – so sprunghaft gestiegen, daß sie heute zu einem besonderen Problem geworden sind. Während bei den älteren Fahrrädern mit Hilfsmotor der Charakter des Fahrrads erhalten blieb, scheint bei den heutigen Mopeds das Schergewicht eindeutig beim Motor zu liegen. Es sind „Kleinstmotorräder“, die man dem Aussehen und der Form nach schon eher als Abkömmlinge von Kraft-rädern oder Motorrollern bezeichnen könnte. Sie genießen den Krafträdern gegenüber eine Reihe von Vorrechten. Ihr Betrieb kann danach fährerschein-, zulassungs- und steuerfrei erfolgen. Nur so ist es zu verstehen, daß diese neue Fahrzeugart eine so rasche Verbreitung fand. Entsprechende Auswirkungen in der Straßenverkehrsunfallstatistik konnten daher nicht lange ausbleiben. So stieg die Zahl der an Straßenverkehrsunfällen

Die bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten sowie die Personen mit schweren Verletzungen nach Art der Verkehrsbeteiligung in Baden-Württemberg

Verunglückt	1. Halbjahr								
	1953			1954			1955		
	Getötete	Schwer-verletzte	Leicht-verletzte	Getötete	Schwer-verletzte	Leicht-verletzte	Getötete	Schwer-verletzte	Leicht-verletzte
auf Kraftrad	281	3 651	5 013	317	3 680	5 322	308	3 354	5 218
Kraftwagen	113	1 339	2 042	82	1 294	2 179	129	1 712	3 024
Personenkraftwagen ..	.	.	.	.	.	.	95	1 415	2 441
Kraftomnibussen ....	.	.	.	.	.	.	2	25	110
Lastkraftwagen .....	.	.	.	.	.	.	16	227	438
Zugmaschinen .....	.	.	.	.	.	.	16	45	35
Fahrrädern	120	1 576	2 371	100	1 488	2 343	106	1 521	2 720
Fahrrad .....	.	.	.	.	.	.	75	1 096	2 057
Moped .....	.	.	.	.	.	.	31	425	663
als Fußgänger	202	1 872	2 057	195	1 796	2 190	191	1 802	2 214
auf andere Art	28	146	256	25	109	216	11	76	145
darunter									
auf Straßenbahnen ...	.	.	.	.	.	.	1	18	54
Insgesamt	744	8 584	11 739	719	8 367	12 250	745	8 465	13 321

beteiligten Mopeds bei gleichzeitig rückläufigen Zahlen für Krafträder und Fahrräder von 126 im ersten Halbjahr 1953 auf 672 im ersten Halbjahr 1954, und weiter auf 1683 im ersten Halbjahr 1955.

An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Krafträder und Fahrräder in Baden-Württemberg

Fahrzeugart	1. Halbjahr		
	1953	1954	1955
Krafträder mit einem Hubraum			
bis 99 ccm	1 455	1 283	956
100 bis 125 ccm	1 943	1 724	1 277
126 bis 250 ccm	6 872	7 633	7 242
251 und mehr ccm	1 804	1 460	1 199
Kraftroller (Motorroller) ...	781	1 356	1 807
Zusammen	12 855	13 456	12 481
Mopeds	126	672	1 683
Fahrräder	6 172	5 520	4 902

Bei einer näheren Betrachtung der Unfallursachen nach den verschiedenen Fahrzeugkategorien fallen zunächst die überdurchschnittlich hohen Anteile der Feststellung von Alkoholeinfluß sowie von körperlicher und gesundheitlicher Behinderung bei Mopedfahrern auf. Hier macht sich das Fehlen eines Ausleseprinzips, das zweifellos durch die Fahrprüfungen im Zusammenhang mit der Aushändigung einer Fahrerlaubnis (Führerschein) für die übrigen Kraftfahrzeugarten gegeben ist, als fühlbarer Mangel bemerkbar. Der Umstand, daß Kraftfahrzeugführer bei Alkoholeinfluß mit der Entziehung des Führerscheins rechnen müssen, bewirkt, daß der Anteil dieser Unfallursache unter den Ursachen bei Führern von Fahrzeugen im Durchschnitt kaum 5 vH ausmacht, während er bei Mopeds im ersten Halbjahr 1955 immerhin 16 vH betrug. Der verhältnismäßig geringe Anteil der Feststellungen von körperlicher oder gesundheitlicher Behinderung als Unfallursache beim Führer des Fahrzeugs liegt bei Mopeds, aber auch bei Fahrrädern, überdurchschnittlich hoch. Der Grund hierfür ist, daß für den Betrieb der genannten beiden Fahrzeugarten Ermittlungen der Behörden über die körperliche oder geistige Eignung der Fahrer, wie sie nach § 9 StVZO für Kraftfahrzeugführer angeordnet werden, nicht gefordert sind. Nach den Ursachenfeststellungen gleicht das Verhalten der Mopedfahrer

etwa dem der Radfahrer. Die Führer von Mopeds und die Radfahrer fallen gegenüber den Führern von Kraftwagen und auch von den sonstigen Fahrzeugen durch ein überdurchschnittlich häufiges Unterlassen der zu gebenden Zeichen bei Fahrtrichtungswechsel auf. Falsches Einbiegen oder Wenden, das man als typische Unfallursache für Radfahrer bezeichnen könnte, spielt hingegen bei den Mopedfahrern keine Rolle. Dies erklärt sich daraus, daß der Radfahrer, der im allgemeinen langsamer fährt, oft für andere Fahrzeuge völlig unerwartet und schnell aus seiner bisher eingehaltenen Fahrtrichtung ausscheren kann. Bei Mopedfahrern ist dieser Vorgang ihrer höheren Geschwindigkeit wegen in diesem Maße nicht mehr möglich. Auch technische Mängel des Fahrzeuges, für die ebenfalls der Fahrzeugführer verantwortlich zu machen ist, spielen bei Mopeds eine Rolle. Ähnlich wie bei den Fahrrädern handelt es sich in der Hauptsache um Mängel der Bremsen, Mängel oder Versagen der Fahrbahnbeleuchtung, Schlußbleuchten oder Rückstrahler, und manchmal auch um Überbesetzung. Überhöhte Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände wurde bei Mopeds häufiger als Unfallursache festgestellt als bei Fahrrädern.

Auf Mopeds sind im ersten Halbjahr 1955 in Baden-Württemberg 31 Personen tödlich verunglückt. Weitere 425 Personen wurden schwer, und 663 leicht verletzt. Die entsprechenden Zahlen für die auf Fahrrädern zu Schaden gekommenen Personen liegen mit 75 Toten, 1096 Schwerverletzten und 2057 Leichtverletzten erheblich höher. Je hundert an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Fahrzeugeinheiten berechnet, trugen im ersten Halbjahr 1955 auf Mopeds jedoch 27 Personen tödliche oder sonstige schwere Verletzungen davon, während es bei Fahrrädern nur 24 Personen waren. Bemerkenswert ist, daß es sich bei den tödlich verunglückten Mopedfahrern ausschließlich um Männer gehandelt hat.

Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen beim Fahrzeugführer im 1. Halbjahr 1955

Art der Ursache	Ursachen beim Fahrzeugführer insgesamt		darunter beim Führer eines							
			Krades		Mopeds		Rades			
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
Nichtbeachten der Vorfahrt	6 936	16,7	1 087	12,1	252	20,2	828	24,6		
Fahrer unter Alkoholeinfluß	2 026	4,9	574	6,4	201	16,1	245	7,3		
Übermäßige Geschwindigkeit	9 270	22,3	2 924	32,6	166	13,3	329	9,8		
Falsches Überholen oder Vorbeifahren	6 082	14,6	1 428	15,9	157	12,6	310	9,2		
Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn	3 575	8,6	830	9,3	118	9,5	294	8,7		
Falsches Einbiegen oder Wenden	3 182	7,6	394	4,4	107	8,6	527	15,7		
Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen ..	997	2,4	178	2,0	58	4,6	271	8,1		
Zu dichtes Auffahren im Verkehr	2 815	6,8	669	7,5	46	3,7	74	2,2		
Übrige Ursachen	6 692	16,1	876	9,8	143	11,4	482	14,4		
Zusammen	41 575	100	8 960	100	1 248	100	3 360	100		

Norbert Mach

Die im Straßenverkehr verunglückten Personen nach Altersjahren im 1. Halbjahr 1955

(Ergebnisse einer Sonderauszählung)

Das Alter der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Personen ist bisher auf den Statistischen Meldeblättern nicht unmittelbar erfragt worden. Die Statistik beschränkte sich darauf, diese Angaben von vornherein nur in den festen Altersklassen

unter 6 Jahren	25 bis unter 60 Jahren
6 bis unter 14 Jahren	60 Jahre und darüber
14 bis unter 25 Jahren	

zu erfassen. Eine eingehendere Gliederung, wie sie sich für manche Untersuchungen als notwendig erwiesen hat, war damit ausgeschlossen. Aus diesem Grunde ist zum erstenmal im Jahr 1955 das Alter der Verunglückten nach Jahren erhoben worden. Für eine erste Übersicht sind daraufhin zunächst die Verunglückten der Gesamtsumme nach den einzelnen Altersjahren für das erste Halbjahr 1955 ausgezählt worden. Wenn es sich bei dem