

Die Statistik der Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg

In Baden-Württemberg hat bis Ende 1952 keine einheitliche Regelung der Straßenverkehrsunfallstatistik bestanden. Die Ergebnisse für 1952 werden deshalb in getrennten Veröffentlichungen erscheinen: für Württemberg-Baden in dem Jahresbericht 1952 des Landeskriminalamtes, für Südbaden in den Mitteilungen des Statistischen Landesamtes Baden in Freiburg. Die gleichzeitig für alle vier Regierungsbezirke vorliegenden Zahlen der Straßenverkehrsunfälle, der Getöteten und der Verletzten werden nachstehend zu einer ersten Gesamtübersicht zusammengefaßt, der die entsprechenden Vergleichszahlen der Vorkriegszeit beigegeben sind. Ab Januar 1953 werden die wichtigsten Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik laufend monatlich in den Statistischen Monatsheften erscheinen.

Rückblick 1936 bis 1952

Die hohe Häufung der Unfälle im Straßenverkehr ist eine Erscheinung der jüngsten Zeit, die offensichtlich mit dem gesteigerten Verkehr und seiner zunehmenden Dichte zusammenhängt. So ist, abgesehen von statistischen Aufzeichnungen einzelner Städte, eine allgemeine Statistik der Straßenverkehrsunfälle in Deutschland erst verhältnismäßig spät durch Erlass des Reichs- und Preussischen Verkehrsministers vom 8. August 1935 angeordnet und vom Oktober dieses Jahres bis etwa 1939 geführt worden.

Grundlage bildete ein Statistisches Meldeblatt, das für jeden einzelnen Verkehrsunfall von den Polizeibeamten bzw. den Polizeidienststellen ausgefüllt werden mußte. Es enthielt Angaben über Ort und Art des Unfalls, die daran beteiligten Verkehrsteilnehmer, die bei dem Unfall getöteten und verletzten Personen sowie über die vorläufig festgestellten Unfallursachen. Die einzelnen Meldeblätter wurden von den Polizeidienststellen zu vierteljährlichen Nachweisungen zusammengefaßt, die von den Statistischen Landesämtern aufbereitet wurden.

Im Gebiet des heutigen Landes Baden-Württemberg wurden 1936 insgesamt 24 005 Straßenverkehrsunfälle gezählt. Mitte dieses Jahres waren 210 600 Kraftfahrzeuge zum Verkehr zugelassen. Auf 1000 Kraftfahrzeuge des Bestandes kamen danach 114 Straßenverkehrsunfälle. Bezogen auf 10 000 Einwohner ergaben sich 46 Unfälle.

In der Nachkriegszeit gaben die inzwischen außerordentlich gestiegenen Unfallzahlen Anlaß zu Beunruhigung und Sorge über die ständig sich vergrößernden Gefahren im Straßenverkehr. Im Jahre 1952 wurden in Baden-Württemberg 58 507 Straßenverkehrsunfälle ermittelt, das sind 144 vH mehr als 1936. Die Kraftfahrzeuge haben 1952 den hohen Bestand von 529 947 erreicht, auch hier etwa die gleiche Steigerung (+ 152 vH) wie bei den Unfallzahlen. Auf 1000 Kraftfahrzeuge des Bestandes kamen danach 110 Unfälle, auf 10 000 Einwohner gerechnet 88 Unfälle.

Die Erforschung der Unfallursachen und die allgemeine Bekämpfung der Verkehrsgefahren sind damit zu einer

Straßenverkehrsunfälle und Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in Baden-Württemberg

Jahr	Unfälle		Kraftfahrzeuge		Unfälle auf 1000 Kraftfahrzeuge	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
1936	24 005	100	210 600	100	114	100
1937	22 990	96	241 003	114	95	83
1938	22 386	93	270 194	128	83	73
1950	42 636	178	323 171	153	132	116
1951	53 080	221	419 999	199	126	111
1952	58 507	244	529 947	252	110	96

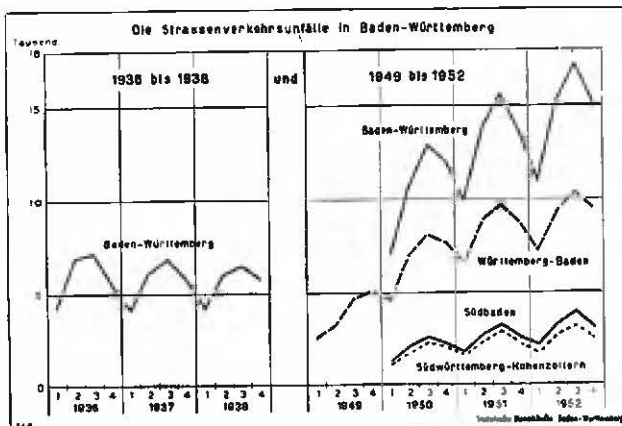
vordringlichen Aufgabe geworden. So hat zum Beispiel die Debatte des Bundestags über das vor kurzem verabschiedete Gesetz zur Sicherung im Straßenverkehr deutlich erkennen lassen, wie sehr künftig auch die Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik beachtet werden müssen, um die Auswirkungen der getroffenen Maßnahmen, so zum Beispiel die umstrittene Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung bei Personenkraftwagen, zu überwachen.

In der Nachkriegszeit ist die Straßenverkehrsunfallstatistik ungefähr im früheren Umfang wieder in das Arbeitsprogramm der amtlichen Statistik aufgenommen worden. Eine Ausnahme bildete hier Südwürttemberg-Hohenzollern, wo nur eine einfache Erhebung der Unfälle, der getöteten und verletzten Personen durchgeführt wurde. Eine etwas abweichende Regelung der Statistik galt ebenfalls in dem ehemaligen Land Württemberg-Baden, wo bereits 1947 von den Polizeidienststellen mit der statistischen Erfassung der Unfälle begonnen wurde. Die Aufbereitung erfolgte hier auch nach der Angleichung an das allgemeine, im gesamten Bundesgebiet durchgeführte Programm dieser Statistik bis zum Ende des Jahres 1952 beim Landesamt für Kriminalerkennungs- und Polizeistatistik, das inzwischen zum Landeskriminalamt umgebildet worden ist.

Mit den erhöhten Anforderungen an die Statistik trifft sich die Einführung eines erweiterten Statistischen Meldeblattes ab Januar 1953, das eine noch eingehendere Erforschung der Unfallursachen ermöglichen soll. Gleichzeitig ist die einheitliche Durchführung der Statistik der Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg auf die amtliche Statistik übergegangen. Die Meldeblätter, von denen eine Zeitschrift weiter der polizeilichen Auswertung dient, werden dabei nunmehr unmittelbar vom Statistischen Landesamt aufbereitet.

Die in den nebenstehenden Tabellen zusammengestellten Zahlen über die Unfälle und die getöteten und verletzten Personen bilden nur einen kleinen Ausschnitt aus den Angaben, die der Statistik der Straßenverkehrsunfälle auf Grund der früheren oder der heute verwendeten Meldebogen möglich sind. Stellt man ihnen noch die Zahlen der Kraftfahrzeugbestände als, wenn auch noch ungenauen, Ausdruck der Verkehrsentwicklung gegenüber, so gestatten sie folgende Feststellungen:

1. In dem zu übersehenden Zeitraum von 1936 bis 1938 und von 1950 bis 1952 hat die Zahl der getöteten und verletzten Personen nicht in dem gleichen hohen Maße zugenommen wie die Verkehrsunfälle.



Straßenverkehrsunfälle und die dabei getöteten und verletzten Personen in Baden-Württemberg

Zeit		Nord- württem- berg	Nord- baden	Süd- baden	Süd- württ.- Hohenz.	In- gesamt
Unfälle						
1950	1. Viertelj. . . .	2 843	1 745	1 225	1 048	6 861
	2. " 	4 129	2 828	2 038	1 715	10 710
	3. " 	4 773	3 364	2 587	2 272	12 996
	4. " 	4 591	3 193	2 235	2 050	12 069
1951	1. " 	3 817	2 745	1 708	1 559	9 829
	2. " 	5 223	3 709	2 664	2 273	13 869
	3. " 	5 511	4 192	3 197	2 827	15 727
	4. " 	5 271	3 612	2 544	2 228	13 655
1952	1. " 	4 043	3 077	2 112	1 659	10 891
	2. " 	5 367	3 945	3 249	2 617	15 178
	3. " 	5 916	4 411	3 937	3 125	17 389
	4. " 	5 375	4 096	3 081	2 497	15 049
Jahressummen:						
	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

Getötete						
1950	1. Viertelj. ...	69	52	43	42	206
	2. " ...	127	51	81	60	319
	3. " ...	122	50	93	77	342
	4. " ...	95	50	64	69	278
1951	1. " ...	84	51	49	42	224
	2. " ...	110	57	92	73	332
	3. " ...	116	89	125	90	420
	4. " ...	131	74	105	56	368
1952	1. " ...	60	42	36	33	171
	2. " ...	147	64	112	71	394
	3. " ...	152	90	126	85	453
	4. " ...	98	73	80	61	312
Jahressummen:						
	1950 ...	413	203	281	248	1 145
	1951 ...	441	271	371	261	1 344
	1952 ...	457	269	354	250	1 330

Verletzte						
1950	1. Viertelj. ...	1 507	893	829	587	3 816
	2. " ...	2 830	1 842	1 612	1 214	7 498
	3. " ...	3 342	2 151	2 039	1 657	9 189
	4. " ...	2 377	1 611	1 401	1 328	6 717
1951	1. " ...	1 915	1 429	1 098	831	5 273
	2. " ...	3 727	2 405	2 154	1 580	9 866
	3. " ...	4 069	2 934	2 483	2 111	11 597
	4. " ...	2 833	1 930	1 797	1 434	7 994
1952	1. " ...	1 696	1 377	1 048	785	4 906
	2. " ...	3 725	2 645	2 577	1 904	10 851
	3. " ...	4 267	3 115	3 231	2 519	13 132
	4. " ...	2 760	2 131	1 974	1 418	8 283
Jahressummen:						
	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

Das gilt besonders für die getöteten Personen, deren Zahl 1952 den Stand von 1936 nur um 48 vH übertraf (gegenüber einer Erhöhung der Unfallzahlen um 144 vom Hundert). Die Zahl der Verletzten stieg dagegen sehr viel mehr, sie blieb jedoch bei einer Erhöhung um 127 vH gegenüber 1936 ebenfalls hinter der Entwicklung der Unfallzahlen zurück. Bemerkenswert ist, daß die Zahl der Getöteten von 1951 zu 1952 auch absolut, nämlich von 1344 auf 1330 Personen abgenommen hat.

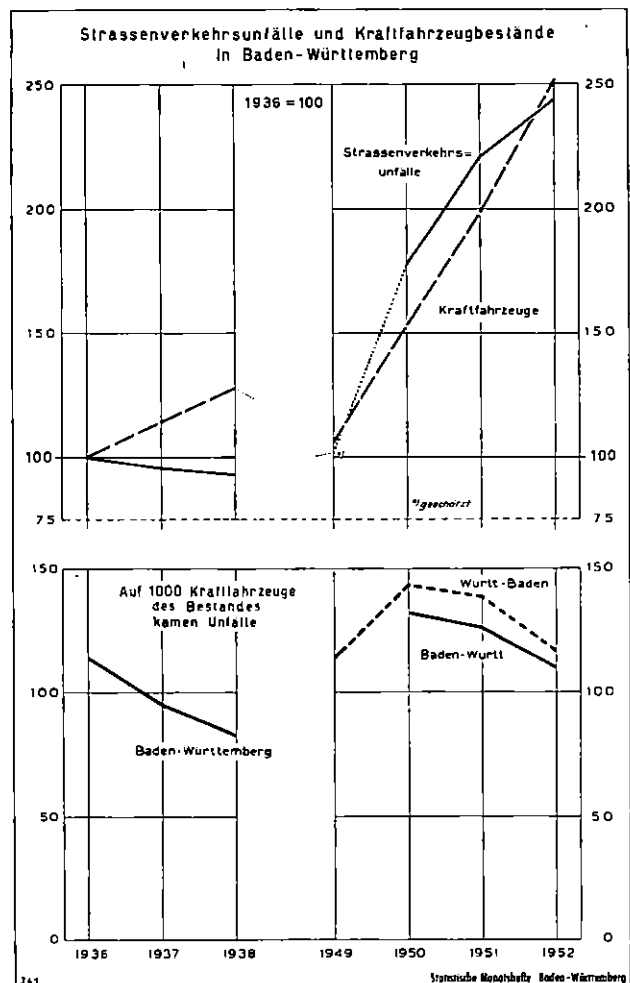
Auf 1000 Unfälle kamen danach 1936 im Durchschnitt 37 Getötete und 681 Verletzte, 1952 dagegen 23 Getötete und 635 Verletzte. Die Deutung dieser Beziehungszahlen ist jedoch mit einer gewissen Unsicherheit belastet. Es ist nicht ausgeschlossen, daß die Erfassung der Unfälle zu beiden Zeitpunkten des Vergleichs verschiedenen Umfang gehabt hat. Es wäre, um es anders auszudrücken, denkbar, daß sich die heutige Erhebung viel mehr als früher auch auf die Erfassung leichter und leichtester Unfälle erstreckt. Im besten Fall dürfte jedoch hierdurch ein Unterschied im Grad und nicht in der Tendenz der Entwicklung hervorgerufen worden sein.

2. Trotz zunehmender Verkehrsdichte hat die Zahl der Straßenverkehrsunfälle von 1936 bis 1938 abgenommen.

Unfallziffern 1936 bis 1952

Jahr	Unfälle		Getötete		Verletzte	
	auf 10 000 Einw.	auf 1000 Kraft- fahrzeuge	auf 10 000 Einw.	auf 1000 Unfälle	auf 10 000 Einw.	auf 1000 Unfälle
Baden-Württemberg						
1936	46	114	1,7	37	31	681
1937	43	95	1,5	34	30	701
1938	42	83	1,3	31	29	699
1950	67	132	1,8	27	43	638
1951	81	126	2,1	25	53	654
1952	88	110	2,0	23	56	635
Nordwürttemberg						
1950	68	131	1,7	25	42	616
1951	80	123	1,8	22	51	633
1952	83	103	1,8	22	50	601
Nordbaden						
1950	76	181	1,4	21	44	584
1951	96	178	1,8	19	59	610
1952	104	148	1,8	17	62	597
Südbaden						
1950	61	115	2,1	35	45	727
1951	74	111	2,7	37	55	745
1952	88	105	2,5	29	63	713
Südwestfalen-Hohenzollern						
1950	61	107	2,1	35	41	676
1951	74	102	2,2	29	50	670
1952	81	93	2,0	25	54	669

Die Bestände an Kraftfahrzeugen haben sich in dieser Zeit um 28 vH vergrößert, während die Straßenverkehrsunfälle von 24 005 auf 22 386, das heißt um 7 vH zurückgingen.



3. In der Nachkriegszeit haben sowohl die Zahlen der zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge als auch die Straßenverkehrsunfälle bis 1952 den Stand des Jahres 1936 um beinahe das 1,5fache übertroffen. Dabei sind zunächst die Unfallzahlen viel stärker gestiegen als die Kraftfahrzeugbestände.

Wie aus den für Württemberg-Baden auch für die Jahre 1947 bis 1949 vorliegenden Zahlen hervorgeht, dürfte etwa 1949 der Vorkriegsstand (1936) überschritten worden sein. Im Jahr 1950 nahmen die Unfälle doppelt so stark zu wie die Kraftfahrzeugbestände. Nach den Zahlen für Baden-Württemberg ergab sich dann von 1950 zu 1951 ein Zuwachs von 24 vH bei den Verkehrsunfällen

und von 30 vH bei den Kraftfahrzeugbeständen. Im Jahr 1952 blieb die relative Zunahme der Unfälle gegenüber dem Wachstum der Kraftfahrzeugbestände noch mehr zurück. Auf das Jahr 1936 als Vergleichsbasis bezogen ergibt sich daraus: Die Kurve der Straßenverkehrsunfälle beginnt gegenüber der fast gleichmäßig steilen Entwicklung der Kraftfahrzeugbestände von 1951 an flacher zu verlaufen. Dieses Verhältnis kommt auch darin zum Ausdruck, daß ähnlich wie in den drei Vorkriegsjahren, die auf 1000 Kraftfahrzeuge bezogenen Zahlen der Unfälle eine sinkende Tendenz zeigen. So kamen 1952 nur noch 110 Unfälle auf 1000 Kraftfahrzeuge gegenüber 132 im Jahr 1950.

Die Straßenverkehrsunfälle im Januar 1953

Den Ergebnissen der Straßenverkehrsunfallstatistik für den Monat Januar 1953 wird hauptsächlich von zwei Gesichtspunkten aus größeres Interesse entgegengebracht. In der Öffentlichkeit besteht der Wunsch, möglichst bald aus Vergleichen mit den Zahlen der vorangegangenen Jahre ein Urteil darüber zu gewinnen, wie sich die Aufhebung der Geschwindigkeitshöchstgrenze für Personenkraftwagen auswirkt. Da die Aufhebung dieser Bestimmungen erst am 23. 1. 1953 erfolgt ist, können die für den Monat Januar ermittelten Zahlen jedoch noch keine Anhaltspunkte für die Behandlung dieser Frage bieten. Das wird einer längeren Beobachtung bedürfen. Die Ergebnisse können jedoch bereits zeigen, wie sich die Erweiterung und Änderung des Statistischen Meldeblattes auswirkt, worauf sich die folgende Darstellung im wesentlichen beschränkt.

Eine ausführliche Darlegung der Ergebnisse in allen ihren Einzelheiten, wie sie teilweise auch in den beigegebenen Tabellen enthalten sind, ist nicht Aufgabe der hier beginnenden monatlichen Berichterstattung. Neben etwas umfangreicheren vierteljährlichen Übersichten wird die Statistik der Straßenverkehrsunfälle ihren Wert hauptsächlich durch eine ebenso sorgfältige wie umfassende statistische Interpretation der aus den Meldungen eines Jahres in zahlreichen Tabellierungen gewonnenen Ergebnisse erweisen.

Von den Polizeidienststellen in Baden-Württemberg sind im Januar 1953 insgesamt 4009 Straßenverkehrsunfälle gemeldet worden, bei denen 64 Personen getötet und 1461 Personen verletzt wurden. Darunter befanden

Straßenverkehrsunfälle, getötete und verletzte Personen in Baden-Württemberg im Januar 1953

Bezeichnung	Nord-württem- berg	Nord- baden	Süd- baden	Süd-würt- temberg- Hohenz.	Baden- Würt- temberg
Unfälle	1 537	1 070	755	647	4 009
Getötete	23	15	19	7	64
Verletzte	503	423	304	231	1 461
darunter:					
Stationärer Behandlung zugeführt	210	209	136	95	650

sich 650 schwerere Fälle, die eine Überführung in stationäre Behandlung erforderten.

Gegenüber 4503 Straßenverkehrsunfällen im Dezember des vergangenen Jahres ist damit ein Rückgang um 11 vH eingetreten. Diese Bewegung entspricht dem jahreszeitlichen Verlauf der Unfallkurve, die in den etwas verkehrstilleren Monaten Januar bis März ihre tiefsten Punkte aufweist. Gemessen an der Zahl von 3749 Unfällen im Januar 1952 ergibt sich dagegen eine Zunahme von rund 7 vH, ein Anzeichen der immer noch etwas steigenden Tendenz der Straßenverkehrsunfälle.

Mit der Erweiterung des Meldebogens ist die bisher in Württemberg-Baden übliche Einteilung in schwere, mittlere und leichte Unfälle (vergleiche dazu Statistische Monatshefte Württemberg-Baden 1952/6, Seite 185) aufgegeben worden. Dafür wurde eine Unterscheidung der Unfälle nach der Höhe des Sachschadens in solche bis zu 200 DM oder darüber eingeführt. Diese Maßnahme wird

Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg nach der Art der Unfallfolgen im Januar 1953

Regierungsbezirke Ort des Unfalles	Art der Unfallfolgen						Unfälle insgesamt
	Getötete, Verletzte u. Sachschaden	Getötete und Sachschaden	Verletzte und Sachschaden über 200 DM	Verletzte und leichter Sachschaden unter 200 DM	Nur Sach- schaden über 200 DM	Bagatel- schaden (unter 200 DM)	
Nordwürttemberg	6	15	172	205	626	513	1 537
Nordbaden	5	8	140	190	342	385	1 070
Südbaden	6	11	87	147	283	221	755
Südwestfalen-Hohenzollern	3	3	84	88	219	250	647
Baden-Württemberg zusammen	20	37	483	630	1 470	1 369	4 009
Davon ereigneten sich:							
in geschlossener Ortslage insgesamt	8	22	237	506	913	1 052	2 738
auf einer Bundesstraße	4	9	88	153	301	305	860
auf einer Landstraße I. Ordnung	1	2	43	83	180	154	463
auf einer Landstraße II. Ordnung	—	—	14	31	20	30	95
auf einer anderen Straße	3	11	92	239	412	563	1 320
in nicht geschlossener Ortslage insgesamt ..	12	15	246	124	557	317	1 271
auf einer Bundesautobahn	2	2	30	3	64	35	136
auf einer Bundesstraße	4	9	122	63	258	112	568
auf einer Landstraße I. Ordnung	4	1	74	30	168	125	402
auf einer Landstraße II. Ordnung	—	3	15	16	55	26	115
auf einer anderen Straße	2	—	5	12	12	19	50

Getötete und verletzte Personen in Baden-Württemberg
nach der Art der Verkehrsbeteiligung im Januar 1953

Art der Verkehrsbeteiligung	Getötete			Verletzte		
	männl.	weibl.	zus.	männl.	weibl.	zus.
Personen						
auf Kraftfahrzeugen	9	1	10	225	18	243
auf Kraftwagen	20	2	22	482	180	662
auf Fahrrädern	5	—	5	148	38	186
Fußgänger	21	6	27	205	130	335
Andere Personen	—	—	—	28	7	35
Zusammen	55	9	64	1 088	373	1 461

Die an Unfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer
Januar 1953

Verkehrsteilnehmer	Anzahl	vH
Personenkraftwagen	3 407	43,3
Lastkraftwagen	1 980	25,2
darunter mit Anhänger	738	9,4
Kraftfahrzeuge d. Besatzungsmacht	661	8,4
Fußgänger	446	5,7
Kraftfahrzeuge	429	5,5
Radfahrer	334	4,2
Omnibusse	200	2,5
Sonstige Kraftfahrzeuge	110	1,4
Straßenbahnen	101	1,3
Bespannte Fuhrwerke	84	1,1
Eisenbahnen	19	0,3
Sonstige Verkehrsteilnehmer	91	1,1
Zusammen	7 862	100,0

bei der künftigen Auswertung der Straßenverkehrsunfallstatistik für internationale Vergleiche eine Rolle spielen. Für Januar 1953 hat sich eine Zahl von 1369 Unfällen mit einem Sachschaden unter 200 DM (Bagatellschaden) ergeben, das sind 34 vH der Gesamtsumme. In ihrer Mehrzahl ereigneten sich diese Unfälle in geschlossener Ortslage (68 vH). Etwas größer war die Zahl der Unfälle mit einem Sachschaden von über 200 DM, die 1470 oder 37 vH der Gesamtsumme betragen hat. Bei 1170 Unfällen (29 vH) sind Personenschäden eingetreten; davon sind allein 57 tödlich verlaufen.

Im Hinblick auf die Dringlichkeit einer umfassenden Erforschung der Unfallursachen ist im Statistischen Meldeblatt der Katalog der vorläufig festgestellten Ursachen

beträchtlich erweitert worden. Dabei wurde auch eine Unterscheidung getroffen in unmittelbare, im menschlichen Verhalten liegende Unfallursachen und in äußere Umstände, die zu dem Unfall beigetragen oder geführt haben. Diese Änderung hat zur Folge, daß sehr viel mehr einzelne Ursachen und Umstände erfaßt werden als bisher. Für die Summe von 4009 Verkehrsunfällen im Januar 1953 sind im ganzen 5283 unmittelbare Unfallursachen ermittelt worden. Gleichzeitig konnten 3652 einzelne Umstände festgestellt werden.

Die mit menschlichen Fehlern oder Versäumnissen zusammenhängenden unmittelbaren Unfallursachen können entweder beim Führer eines Fahrzeugs oder bei technischen Mängeln des Fahrzeugs oder bei einem Fußgänger liegen. Auf die Führer von Fahrzeugen kamen insgesamt 4773 vorläufig festgestellte Unfallursachen. Es ist ebenfalls eine Auswirkung der Änderung des Meldevordrucks und der dazu gegebenen Anweisung, wenn nunmehr im Gegensatz zu früher übermäßige Geschwindigkeit mit 1399 Fällen weitaus an erster Stelle innerhalb dieser Gruppe steht. Wie der Fragebogen jetzt ausdrücklich bestimmt, sind für die Beurteilung der Geschwindigkeit auch die äußeren Umstände wie Straßenbeschaffenheit, Verkehrsichte und Witterungsverhältnisse zu berücksichtigen. Nicht nur Überschreitungen der in der Straßenverkehrsordnung angeführten höchstzulässigen Fahrgeschwindigkeit sind also hier zu erfassen, sondern alle anderen Fälle, in denen die Geschwindigkeit den Um-

Äußere Umstände, die zu Unfällen beigetragen haben
Januar 1953

Art der Umstände	Zahl der Fälle
Straßenverhältnisse	3 162
darunter:	
Glätte und Schlüpfrigkeit der Fahrbahn	
a) durch Regen	106
b) durch Schnee und Eis	2 765
Enge und Unübersichtlichkeit	
a) ständiger Zustand	184
b) durch Bauarbeiten	18
Witterungseinflüsse	397
Andere Einflüsse	93
Zusammen	3 652
Dagegen Zahl der festgestellten Ursachen ..	5 283
Ursachen und Umstände insgesamt	8 835

Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen im Januar 1953

a) bei Fahrzeugen oder deren Führer

Ursache	Ursache bei einem						
	Kraft- rad	Per- sonen- kraftw.	Omnib- us	Last- kraft- wagen	Fahr- rad	sonst. Fahr- zeug	ins- gesamt
Insgesamt	313	2 556	114	1 497	173	120	4 773
darunter:							
Nichtbeachten d. Vorfahrt	25	366	10	164	34	18	617
Falsches Einbiegen oder Wenden	9	137	5	81	19	5	256
Falsches Überholen und Vorbeifahren	51	349	28	282	12	15	737
Fahren auf falscher Fahr- bahn	32	231	15	163	20	15	476
Übermäßige Geschwindig- keit	103	855	28	388	12	13	1 399
Fahren unter Alkohol- einfluß	26	109	1	26	19	4	185
Ursachen beim Fahrzeug (techn. Mängel)	14	52	5	90	12	28	201

b) bei Fußgängern

Ursache	unter 14 Jahren	über 14 Jahren	zu- sam- men
Insgesamt	85	224	309
darunter:			
Spielende Kinder	34	—	34
Überschreiten der Fahr- bahn ohne auf den Ver- kehr zu achten	47	164	211
Alkoholeinfluß	—	26	26

c) festgest. unmittelbare Unfallursachen insges.

Bezeichnung	Anzahl
Unfallursache beim Führer eines Fahrzeugs ..	4 773
Fahrzeug (techn. Mängel) ..	201
Fußgänger	309
Zusammen	5 283

ständen des Verkehrs entsprechend zu hoch erscheint. Diese Ursache der übermäßigen Geschwindigkeit (bei der bisherigen Erhebung an dritter Stelle der Ursachen) trat jedoch nicht nur bei Führern von Personenkraftwagen sondern auch bei Kraftträdern und Lastkraftwagen hervor. Falsches Überholen und Vorbeifahren stand in dieser Gruppe der Unfallursachen mit 737 Fällen an zweiter, Nichtbeachten der Vorfahrt mit 617 Fällen an dritter Stelle. Alkoholeinfluß wurde in 185 Fällen als Ursache ermittelt.

Neu aufgenommen wurde hier auch die Gliederung der Unfallursachen nach Fahrzeugarten. Im Januar 1953 lag danach in 53 vH der gezählten Fälle die Ursache beim Führer eines Personenkraftwagens, in 31 vH der Fälle beim Führer eines Lastkraftwagens. Bei den 185 Feststellungen von Alkoholeinfluß handelte es sich um 162

Führer von Kraftfahrzeugen, 19 Radfahrer und 4 Führer von sonstigen Fahrzeugen.

Die Zahl der bei Fußgängern liegenden Ursachen tritt demgegenüber ziemlich zurück. Unter den 309 hier festgestellten Ursachen gingen 34 auf spielende Kinder zurück.

Von den Polizeibeamten sind außerdem 3652 äußere Umstände angegeben worden, die bei der Entstehung von Unfällen mitgewirkt oder sie teilweise auch allein verursacht haben. Es kennzeichnet die Verkehrsgefahren des Monats Januar, daß es sich dabei in 2765 Fällen um Glätte und Schlüpfrigkeit der Fahrbahn infolge von Schnee oder Eis gehandelt hat. Enge und Unübersichtlichkeit der Straße als ständiger Zustand ist 184mal eingetragen worden. Einwirkung der Witterung wurde in 397 Fällen ermittelt.

A n d e r

Der Fremdenverkehr im Sommerhalbjahr 1952

Mit dem nachstehenden Beitrag wird die Berichterstattung über den Fremdenverkehr im Sommerhalbjahr 1952 in Heft 11, 1952, der Statistischen Monatshefte Württemberg-Baden, teils unter Ergänzung durch endgültige Zahlen für Südbaden, fortgeführt. Dabei wird vor allem auf den Auslandsfremdenverkehr und die Beherbergungskapazität eingegangen. Außerdem wird eine Tabelle mit den Übernachtungszahlen der wichtigsten Fremdenverkehrsgemeinden beigelegt. Die Veröffentlichung von Zahlen der einzelnen Berichtsgemeinden ist für einen späteren Beitrag in den Jahrbüchern für Statistik und Landeskunde vorgesehen.

Im Sommer 1952 hat sich die seit Wiederaufnahme der Fremdenverkehrsstatisik im Jahr 1949 zu beobachtende steigende Tendenz des Fremdenverkehrs fortgesetzt und das bisher größte Halbjahresergebnis erbracht. In den 391 Fremdenverkehrsgemeinden Baden-Württembergs wurden in den Monaten April bis September 1952 über 2 194 943 Fremde gezählt, für die 8 474 106 Übernachtungen registriert wurden. Gegenüber dem Sommerhalbjahr 1951 trat somit eine erneute Steigerung der Fremdenmeldungen um 14,6 vH und der Fremdenübernachtungen um 15,1 vH ein. Die Übernachtungen sind demnach etwas stärker gestiegen als die Anmeldungen, doch reicht diese Steigerung nicht aus, um die durchschnittliche Aufenthaltsdauer gegenüber dem Vorjahr merklich zu ändern (3,86 gegen 3,84 Tage).

Die Übernachtungen nach Hauptgruppen der Berichtsorte

Mit einer Zunahme von 17,8 vH war die Steigerung des Fremdenverkehrs in den Großstädten am größten, was auf eine weitere Belebung des Geschäfts- und Reiseverkehrs schließen läßt. Auch die Gruppe der Heilbäder erreichte eine um 16,1 vH höhere Übernachtungsziffer, wobei auf die ungewöhnliche Steigerung der Zahlen der nordwürttem-

Sommerhalbjahr	Übernachtungen in Bad Mergentheim	
	insgesamt	darunter Ausländer
1934	316 478	11 239
1935	339 772	15 322
1936	351 357	18 270
1951	180 310	1 465
1952	265 061	4 145

bergischen Heilbäder (27 vH) hinzuweisen ist, die durch die Entwicklung Bad Mergentheims hervorgerufen wurde. Allerdings bleibt das Staatsbad trotz der Zunahme von über 47 vH beträchtlich hinter seinen Vorkriegsergebnissen zurück, was nicht zuletzt auf den noch immer beschlagnahmten Beherbergungsraum zurückzuführen ist (die auf diese Art dem gewerblichen Fremdenverkehr fehlenden 362 Betten entsprechen einer theoretisch möglichen Zahl von 65 000 Übernachtungen im Halbjahr).

