

STATISTISCHE BERICHTE



0 4. MRZ 2000

sdm

Ausgegeben von
Wissenschaftlichen Seminar der Universität
Wiesbaden



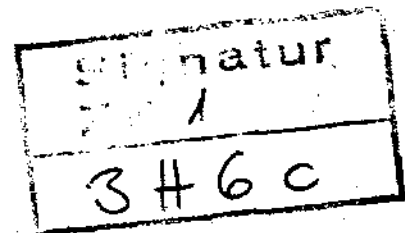
Herausgeber: Statistisches Bundesamt / Wiesbaden

Arb.-Nr. V/11/19

Erschienen am 9. Juni 1954

2643

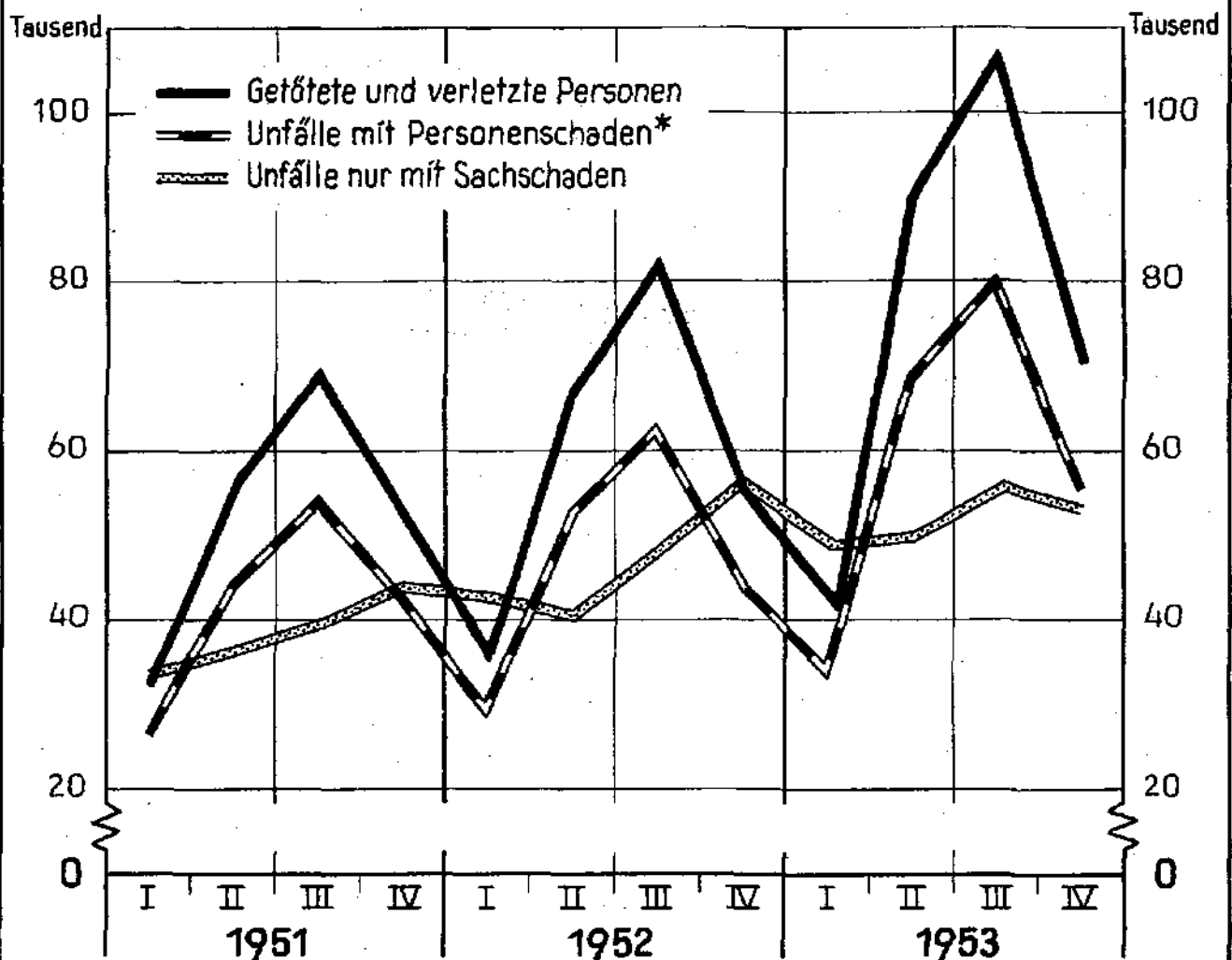
Die Strassenverkehrsunfälle 1953



(3833) J

Nachdruck - auch auszugsweise -
nur mit Quellenangabe gestattet.

DIE ENTWICKLUNG DER STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE UND IHRER FOLGEN



STAT. BUNDESAMT 54-755

* Ohne Rücksicht darauf, ob außerdem Sachschaden entstanden ist.

Die Straßenverkehrsunfälle 1953

Allgemeine Entwicklung

Als die Straßenverkehrsunfälle im Jahre 1953 erneut beträchtlich anstiegen, ist dies in der Öffentlichkeit vielfach mit der Aufhebung von Geschwindigkeitsbeschränkungen für Kraftfahrzeuge in Verbindung gebracht worden 1). Tatsächlich haben von 1952 zu 1953 die Unfälle insgesamt um 19 vH und die Kraftfahrzeugunfälle um 20 vH zugenommen, während der Bestand der im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge nur um 17 vH größer wurde. Es wäre aber voreilig, hieraus auf eine ungewöhnliche Entwicklung zu schließen und die Zunahme der Unfälle von 1952 zu 1953, soweit sie größer als das Anwachsen der Verkehrsdichte zu sein scheint, besonderen Faktoren zuzuschreiben. Denn erstens wohnen der Entwicklung der Kraftfahr-

Unfallhäufigkeit und Unfallfolgen im Straßenverkehr des Bundesgebietes 1938 und 1950 bis 1953

Jahr	Straßenverkehrsunfälle		Getötete und Verletzte		Straßenverkehrsunfälle mit Beteiligung von Kraftfahrzeugen		Kraftfahrzeugbestände 2)	
	1000	Vorjahr =100	Anzahl	auf 1 000 Unfälle mit Personenschaden 1)	1 000	Vorjahr =100	1 000	Vorjahr =100
1938	156	103	110 933	.	.	.	1 836	115
1950	248	151	157 016	.	.	.	1 950	138
1951	320	129	209 896	1 249	292	.	2 493	128
1952	375	117	240 442	1 272	348	119	2 930	118
1953	446	119	308 870	1 298	417	120	3 417	117

1) Ohne Rücksicht, ob außerdem Sachschaden entstanden ist.- 2) Im Verkehr befindliche Kraftfahrzeuge einschließlich der Krafträder am 1. Juli jeden Jahres mit Ausnahme von 1938; die Bestandszahl 1938 enthält auch die als vorübergehend stillgelegt abgemeldeten Fahrzeuge.

zeugunfälle - sie betragen 1953 fast 94 vH sämtlicher Unfälle - gewisse Tendenzen inne, die auf eine schnellere Erhöhung der Unfallzahl gegenüber der Zahl der verkehrenden Kraftfahrzeuge einwirken; bei dichterem Verkehr wächst nämlich rein rechnerisch die Wahrscheinlichkeit vor allem von Zusammenstößen,

1) Die Vorschriften über die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit wurden für Personenkraftfahrzeuge mit Wirkung vom 23. Januar 1953 ganz und für Lastkraftfahrzeuge am 1. September weitgehend aufgehoben. Außerhalb der Autobahnen, auf denen ab 1. September 1953 von sämtlichen Benutzern beliebig schnell gefahren werden kann, sind nur noch Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2 500 kg an die bisherige Beschränkung auf 40 km je Stunde innerhalb und 60 km außerhalb geschlossener Ortschaften gebunden.

einer der wichtigsten Unfallarten, nicht linear, sondern geometrisch. Zweitens sind die Zahlen der im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge von 1951, 1952 und 1953 nur bedingt vergleichbar 2). Berücksichtigt man ferner, daß sich wahrscheinlich in den letzten Jahren auch die durchschnittlichen Fahrleistungen des einzelnen Fahrzeuges erhöht haben, wenn auch wohl in abnehmendem Maße, so darf der Vergleich der Unfälle mit der Kraftfahrzeugdichte mittels der vorhandenen Beziehungszahlen nur in groben Umrissen geführt werden. Wegen der Stellung des Krafttrades im Unfallgeschehen hat die Entwicklung des Anteils der Kraftträder am gesamten Kraftfahrzeugbestand in diesem Zusammenhang eine besondere Bedeutung (vgl. Abschnitt "Kraft-radunfälle").

Unfallfolgen

Außer durch die Zahl der Fälle wird das Unfallgeschehen charakterisiert durch die Schwere der Folgen. Im allgemeinen überwiegen im Winter die Unfälle, bei denen lediglich Sachschaden entsteht. Im Sommer wiederum ist die Zahl der Unfälle mit Personenschaden größer. Schlüpfrigkeit und Glätte der Straßen sind in der kalten Jahreszeit starke Unfallfaktoren, doch werden die Unfälle selbst durch vorsichtigeres Fahren gemildert. Abweichend von dieser Erscheinung, die 1951 und 1952 zu beobachten war, wurden im Oktober/Dezember 1953 mehr Unfälle mit Personenschaden als Sachschadenunfälle gemeldet. Der Winter war trockener und kälter. Es wurde weniger, aber wahrscheinlich schneller gefahren, so daß vorkommende Unfälle öfter als sonst auch Personenschaden auslösten.

Die Unfälle nur mit Sachschaden, die an sich die leichtere Unfallart bilden und im Ausland vielfach gar nicht gezählt werden, enthalten wahrscheinlich den größten Teil der Bagatellfälle. Es wurde 1953 erstmalig nach der Höhe des Sachschadens gefragt und hierbei festgestellt, daß in 67 vH der Fälle 3), in denen überhaupt Sachschaden entstand (ohne Rücksicht, ob gleichzeitig Personen verletzt oder getötet wurden), nur leichte Beschädigungen eintraten, die eine Höhe von 200 DM nicht überschritten. Die Unfälle mit einem Sachschaden unter 200 DM haben sich zu etwas mehr als der Hälfte in Stadtkreisen ereignet. Stellt man sie auf die geschlossene Ortslage ab, so würde der Anteil vermutlich noch größer ausfallen.

Getötete und Verletzte

Einschließlich der innerhalb 30 Tagen an den Folgen eines Straßenverkehrsunfalles Gestorbenen wurden im Jahre 1953

2) Ab 1952 werden die vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge bei der laufenden Bestandsermittlung mitgerechnet. Deshalb sind die Bestandszahlen seitdem als Bezugsgröße für das Unfallgeschehen nicht mehr ohne weiteres benutzbar, und es müssen, um zu dem Bestand der im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge zu gelangen, die vorübergehenden Stilllegungen repräsentativ besonders ermittelt werden. Dieses Verfahren muß sich erst einlaufen.- 3) Ohne Baden-Württemberg.

10 954 Getötete und 297 916 Verletzte, darunter 123 062 stationär Behandelte, gemeldet. Diese Angaben sind mit 1952 und früher nicht ohne weiteres vergleichbar, da in Erfüllung internationaler Vereinbarungen mit Wirkung vom 1. Januar 1953 das statistische Merkmal "durch Straßenverkehrsunfall getötet" geändert worden ist 4). Bis zum 31. Dezember 1952 brauchte nicht nachgemeldet zu werden, wenn nach Abgabe des Statistischen Meldeblattes bekannt wurde, daß ein Verunglückter seinen Verletzungen erlegen war. Nach dem neuen Verfahren werden alle Personen als "getötet" gemeldet oder nachgemeldet, die bei einem Straßenverkehrsunfall sofort tödlich verletzt wurden oder innerhalb 30 Tagen an den Unfallfolgen gestorben sind. Eine Untersuchung ergab, daß sich die Mehranschreibungen bei den Getöteten, denen Minderanschreibungen bei den Verletzten in gleicher Höhe entzogen, in einer Größenordnung von 11 bis 13 vH bewegten 5), 6).

	Jahr	Getötete	Verletzte	zusammen
Gemeldete Zahl	1952	7 590	232 852	240 442
Vergleichbare Zahl 6)	1952	8 668	231 774	240 442
Gemeldete Zahl	1953	10 954	297 916	308 870

Einen Maßstab für die Schwere der Unfälle mit Personenschaden liefert die Verunglückungsziffer: Getötete und/oder Verletzte auf 1 000 Unfälle mit Personenschaden. Sie zeigt an, daß die Unfallfolgen nicht erst von 1952 zu 1953, sondern schon ab 1951 - seit jenem Jahre stehen Angaben für das Bundesgebiet zur Verfügung - schwerer geworden sind (1 249, 1 272, 1 298). Dabei ist bemerkenswert, daß sich die Tödlichkeit, wenn man die Zahlen vergleichbar macht, von 1951 zu 1952 verringerte und 1953 gleich blieb (52, 46, 46). Jedenfalls ist aus der Statistik nicht erkennbar, daß im Jahre 1953 in der Entwicklung der Unfallfolgen ein neues Element, wie die Geschwindigkeitsfreigabe, wirksam geworden ist.

Unfallursachen

Im Zusammenhang mit der Geschwindigkeitsfreigabe hat die Ursache "Übermäßige Geschwindigkeit" eine besondere Bedeutung gewonnen. Tatsächlich hat sich der nachgewiesene Anteil dieser Ursache an der Gesamtheit der Unfallursachen von 6,6 vH 1952 auf 9,0 vH 1953 erhöht. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß mit der Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung diese Ursache sich nicht mehr so eindeutig erfassen läßt wie vorher.

4) Ab 1. Januar 1953 wird bei der Aufnahme von Straßenverkehrsunfällen durch die Polizei ein neu gefaßtes "Statistisches Meldeblatt eines Straßenverkehrsunfalles" verwendet. Die Neufassung ist unter Mitarbeit aller interessierter Stellen und Organisationen und nach eingehender Beratung im Fachausschuß "Handels- und Verkehrsstatistik" zustande gekommen. Die Angaben über den Unfallort, die beteiligten Verkehrsteilnehmer, die Getöteten und Verletzten und die Unfallursachen wurden bedeutend erweitert, außerdem sind neue Merkmale hinzugenommen worden.- 5) Die Untersuchung, die sich auf das 1.-3. Vj 1953 erstreckte, war schwierig, und ihre Ergebnisse haben nur Annäherungswert. Sie bedürfen noch der Bestätigung durch ähnliche Ermittlungen.- 6) Siehe auch die Ausführungen im "Statistischen Bericht" Arb.-Nr. V/11/18 vom 26. April 1954.

So lange eine bestimmte Höchstgeschwindigkeit einzuhalten war, benutzte die Polizei diese als Richtschnur. Nach der Geschwindigkeitsfreigabe wurde jedes Fahren als übermäßig schnell beurteilt, bei dem der Fahrzeugführer nicht in der Lage war, seinen Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten oder das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anzuhalten. Die Beurteilung solcher Fälle hing damit sehr weit vom Ermessen der Polizeiorgane ab. Hinzu kam, daß mit der Erweiterung des Ursachenkatalogs ab Januar 1953 die Polizei auf eine vollständige Erfassung sämtlicher Unfallursachen besonders geachtet hat, so daß offenbar aus diesen beiden Gründen "Übermäßige Geschwindigkeit" öfter als Ursache angegeben wurde als bei dem früheren Zustande.

Vorläufig festgestellte Unfallursachen im Bundesgebiet

Art der Ursache	1953			1953	1952	1937
	Stadt-	Land-	zu-			
	kreise	kreise	sammen			
	Anzahl			vH		
Ursachen beim Führer des Kraftfahrzeuges						
Nichtbeachten der Vorfahrt	40 921	23 823	64 744	9,8	13,4	17,7
Falsches Einbiegen	18 058	12 556	30 614	4,7	7,0	7,5
Falsches Überholen und Vorbeifahren	36 211	39 082	75 293	11,4	15,9	9,9
Übermäßige Geschwindigkeit	22 020	37 181	59 201	9,0	6,6	7,8
Fahrer unter Alkoholeinfluß	7 970	10 876	18 846	2,9	3,8	3,5
Sonstige Ursachen beim Kraftfahrer	59 595	63 081	122 676	18,7	15,2	13,8
Zusammen	184 775	186 599	371 374	56,5	61,9	60,2
Ursachen beim Kraftfahrzeug (technische Mängel)	5 765	11 933	17 698	2,7	2,5	2,5
Ursachen beim Fahrrad oder Radfahrer	37 350	35 684	73 034	11,1	9,6	10,9
Ursachen bei einem anderen Fahrzeug oder dessen Führer	6 097	10 047	16 144	2,5	1,9	.
Ursachen beim Fußgänger	27 939	23 873	51 812	7,9	8,0	9,1
Ursachen bei der Straße	31 401	59 835	91 236	13,9	9,0	8,6
Ursachen durch Witterungseinflüsse	6 037	15 017	21 054	3,2	2,5	0,9
Andere Ursachen, sowie nicht festgestellte Ursachen	3 941	10 515	14 456	2,2	4,6	7,8
Insgesamt	303 305	353 503	656 808	100	100	100

Im übrigen hat die Erweiterung des Ursachenkatalogs dazu geführt, daß 1953 ganz allgemein mehr Mitursachen und Begleitumstände angeschrieben wurden als bisher. Bis 1952 wurden durchschnittlich bei 10 Unfällen etwa 12 Ursachen angegeben, im Jahre 1953 dagegen 15. Diese Vermehrung hängt außer mit der erwähnten Erweiterung des Ursachenkatalogs damit zusammen, daß der Winter 1952/1953 durch seine langen Glatteisperioden Unfälle an sich begünstigte und daß hierbei sehr oft eine Ursache, die sich auf den Straßenzustand oder die Witterung bezog,

zusätzlich angegeben wurde. Dadurch haben sich die Ursachen beim Führer eines Kraftfahrzeuges von 61,9 vH 1952 auf 56,5 vH 1953 verringert, Straßen- und Witterungsursachen aber von 11,5 vH auf 17,1 vH erhöht.

Verteilung der Unfälle nach Straßenarten

Die räumliche Verteilung der Unfälle innerhalb des Netzes der klassifizierten Straßen ist nicht gleichmäßig. Es besteht eine doppelte Staffelung der Unfallziffer je 100 Straßen-km, und zwar einmal nach der Straßenart und sodann nach der Ortslage. Verhältnismäßig am größten war die Zahl der Unfälle bei geschlossener Ortslage auf den Bundesstraßen und bei freier Strecke auf den Autobahnen, am geringsten in beiden Fällen auf den Landstraßen II. Ordnung. Nach der Ortslage überwogen die Unfälle innerhalb der bebauten Bezirke. Die Schwerpunkte der "Unfalldichte" - bei geschlossener Ortslage die Bundesstraßen und bei freien Strecken die Autobahnen - können nicht von vornherein mit Schwerpunkten der "Unfallhäufigkeit", bezogen auf die Verkehrsdichte, gleichgesetzt werden. Beide Begriffe haben ihren

Straßenverkehrsunfälle auf den klassifizierten Straßen je 100 Straßenkilometer im Jahr 1953

Straßenart	Geschlossene			Nicht geschlossene		
	Ortslage					
	Orts- durch- fahrten in km 1)	Unfälle Anzahl	auf 100 Straßen- km	Freie Straßen- strecken in km 1)	Unfälle Anzahl	auf 100 Straßen- km
Bundesautobahnen	-	-	-	2 119	7 750	366
Bundesstraßen	5 266	110 481	2 098	18 867	44 741	237
Landstraßen I. Ordnung	9 845	60 016	610	40 881	27 959	68
Landstraßen II. Ordnung	8 736	18 058	207	42 203	9 325	22

1) Nach dem Stande vom 31.3.1953

besonderen Aussagewert. Die Unfallhäufigkeit kann auf freier Strecke bei einer Unfalldichte von 22 Unfällen je 100 Straßen-km der Landstraßen II. Ordnung hoch sein, wenn ihr eine sehr niedrige Verkehrsdichte entspricht; die Zahl von 366 Unfällen auf den Autobahnen kann niedrig sein, wenn hier eine besonders hohe Verkehrsdichte festgestellt wird.

Tatsächlich verhielt sich die Verkehrsbelastung hinsichtlich der Fahrzeugzahl nach der letzten allgemeinen Verkehrszählung vor dem Kriege (1936/37) auf den Autobahnen, Reichsstraßen und Landstraßen I. Ordnung wie 6,3 : 3 : 1. Das würde für die Autobahnen trotz hoher Unfalldichte eine günstigere Ziffer der Unfallhäufigkeit im Verhältnis zu den Bundesstraßen ergeben. Gültige Aussagen hierüber können erst gemacht werden, sobald die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 1952/53, die zur Zeit zusammengestellt werden, verfügbar sind.

Unfälle auf "anderen Straßen", rund 167 000, werden wohl in der Hauptsache den etwa 120 000 km Gemeindestraßen, ferner Werkstraßen, Privatstraßen usw. zuzuordnen sein, doch ist eine Aufteilung dieser Straßen nach ihrer Führung durch bebaute oder unbebaute Bezirke nicht möglich. Es kann daher hier nur eine zusammengefaßte Ziffer der Unfalldichte, die höchstens etwa 139 Unfälle auf 100 Straßen-km beträgt, gebildet werden; sie liegt zwischen den nach der Ortslage zusammengefaßten Ziffern der Landstraßen I. und II. Ordnung.

Kraftradunfälle

Im Gegensatz zu den Kraftfahrzeugen, die berufsmäßig im Sommer und Winter einigermaßen gleichmäßig unterwegs sind, z.B. Kraftomnibusse und Lastkraftwagen, ist der Kraftradverkehr sehr stark von den Jahreszeiten und von der Wetterlage abhängig. Deshalb weist auch die Zahl der Kraftradunfälle zwischen Sommer und Winter sehr hohe Schwankungen auf. Im Verhältnis zum Gesamtjahr 1953 erhöhte sich vom 1. zum 3. Vierteljahr unter den Hauptgruppen der am Unfall beteiligten Verkehrsteilnehmer die Unfallteilnahme der Lastkraftwagen von 25 vH auf 27 vH, der Personenkraftwagen von 22 vH auf 28 vH, der Fußgänger von 13 vH auf 29 vH, der Fahrräder von 12 vH auf 35 vH, der Krafträder aber von 10 vH auf 37 vH, also am stärksten. Dementsprechend sind bei den Krafträdern auch die Zahlen der Getöteten und Verletzten vom Winter zum Sommer heraufgeschossen; im 1. Vierteljahr 1953 wurden 389 Kraftradfahrer und Mitfahrer getötet und 10 252 verletzt, im 3. Vierteljahr waren es 1 406 und 45 659. Die Opfer des Kraftradverkehrs waren im Gesamtjahr 1953 bei den Getöteten und Verletzten zu 45 vH junge Männer und zu 44 vH junge weibliche Personen von 14 bis unter 25 Jahren. Alle Altersklassen zusammengerechnet war der Anteil der weiblichen Personen an den verunglückten Kraftradfahrern 13,3 vH, im Gegensatz zu 27,8 vH bei den Kraftwagenfahrern. Der höhere Anteil an den verunglückten Kraftwagenfahrern und Mitfahrern ist verständlich, da im Kraftwagen mehr Personen, also auch mehr weibliche Personen, mitgenommen werden können.

Unter den Kraftfahrzeugen, die 1953 an einem Unfall beteiligt waren, befanden sich 26,8 vH Krafträder (einschließlich Kraftroller). Der Anteil der im Verkehr befindlichen Krafträder am Gesamtbestand von Kraftfahrzeugen am 1. Juli 1953 betrug jedoch 48,7 vH (ohne Ackerschlepper 52,7 vH). Dieses anscheinend günstige Bild ändert sich aber, wenn man den Kraftfahrzeugbestand nach den Fahrleistungen der einzelnen Fahrzeugarten gewichtet. Der Anteil der Krafträder beträgt dann 24,4 vH (ohne Ackerschlepper 29,0 vH), ergibt also eine dem Anteil am Bestand ungefähr entsprechende Unfallbeteiligung des Kraftrades als Fahrzeug.

Hat aber ein Kraftrad einen Unfall erlitten, so sind die Folgen meist außerordentlich schwer. Deshalb kamen auf 100 getötete und verletzte Kraftfahrzeugfahrer insgesamt rund 71 verunglückte Kraftradfahrer, also erheblich mehr, als der Beteiligung der Krafträder an Unfällen entsprach. Die darin sich ausdrückende Unfallanfälligkeit bedingt auch eine hohe Verletzungswahrscheinlichkeit für Fahrzeugführer und Mitfahrer. Ein Maßstab dafür läßt sich gewinnen, wenn man die Personenbesetzung der an Unfällen beteiligten Kraftfahrzeuge schätzungsweise berechnet,

also für ein Kraftrad etwa 1,2 Personen, für einen Personenkraftwagen etwa 1,5 Personen usw. Es zeigt sich dann mit erschreckender Deutlichkeit die Gefahr, in der Kraftradfahrer und Mitfahrer bei einem Unfall schweben, denn von 100 Personen, die sich im Jahre 1953 auf einem verunglückten Kraftrad befanden, wurden 58 getötet oder verletzt. Von 100 Insassen der in einem Unfall verwickelten Personenkraftwagen, Omnibusse und aller übrigen Kraftfahrzeuge hatten nur 5 damit zu rechnen, einen körperlichen Schaden zu erleiden.

Das umfangreiche statistische Material, das durch das verbesserte Meldeblatt für 1953 angefallen ist, konnte im Rahmen dieser Abhandlung nicht erschöpfend dargestellt werden. Beabsichtigt ist, sobald sämtliche Unterlagen aufbereitet sind, den Jahresbericht durch einen zweiten Teil zu ergänzen.

Übersichten

(Geltungsbereich Bundesgebiet; vorläufige Zahlen)

	Seite
1. Straßenverkehrsunfälle nach Ländern 1953	10
2. Straßenverkehrsunfälle 1953 nach Ort, Art und Folgen	11-12
3. An Straßenverkehrsunfällen 1953 beteiligte Verkehrsteilnehmer	13
4. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen und Umstände 1953	14-16
5. Bei Straßenverkehrsunfällen 1953 getötete und verletzte Personen	17-19
6. Straßenverkehrsunfälle in den Großstädten 1953	20

1. Die Straßenverkehrsunfälle im Bundesgebiet und West-Berlin 1953

Land	Straßenverkehrsunfälle		Getötete ²⁾	Verletzte	Zu- (+) oder Abnahme (-) in vH gegenüber 1952		
	insgesamt	darunter mit Personenschaden ¹⁾			Unfälle insgesamt	Unfälle mit Personenschaden ¹⁾	Getötete und Verletzte
Schleswig-Holstein	16 904	8 371	333	10 294	+ 25,4	+ 27,0	+ 30,4
Hamburg	21 875	9 592	258	11 486	+ 18,4	+ 27,5	+ 34,7
Niedersachsen	52 604	28 625	1 346	34 828	+ 18,3	+ 28,2	+ 28,8
Bremen	6 546	3 147	83	3 614	+ 12,3	+ 16,9	+ 24,1
Nordrhein-Westfalen	130 360	69 706	3 397	86 135	+ 19,1	+ 25,9	+ 28,4
Hessen	44 319	22 913	898	29 217	+ 17,3	+ 26,0	+ 28,9
Rheinland-Pfalz	25 660	13 388	818	17 334	+ 20,1	+ 24,5	+ 27,0
Baden-Württemberg	69 747	37 044	1 776	47 324	+ 19,2	+ 26,7	+ 27,5
Bayern	77 523	45 037	2 045	57 684	+ 17,3	+ 25,6	+ 28,1
Bundesgebiet	445 538	237 823	10 954	297 916	+ 18,7	+ 26,1	+ 28,5
Außerdem:							
West-Berlin	20 430	10 452	274	12 280	+ 12,9	+ 23,2	+ 24,9

1) Ohne Rücksicht, ob gleichzeitig Sachschaden entstanden ist. - 2) Einschließlich der innerhalb 30 Tagen an den Unfallfolgen Gestorbenen.

2. Straßenverkehrsunfälle 1953 nach Ort, Art und Folgen

Gegenstand der Nachweisung	Straßenverkehrsunfälle 1953 ¹⁾			Zu- oder Abnahme gegenüber 1952 in vH		
	insgesamt	Stadt- kreisen	Land- kreisen	insgesamt	Stadt- kreise	Land- kreise
<u>I. Unfälle nach dem Ort</u>						
1. Unfälle auf einer Bundesautobahn	7 748	1 770	5 978	.	.	.
davon bei geschlossener Ortschaft	-	-	-	.	.	.
bei nicht geschlossener Ortschaft	7 748	1 770	5 978	+ 12,5	+ 52,2	+ 4,4
2. Unfälle auf einer Bundesstraße	155 224	66 277	88 947	.	.	.
davon bei geschlossener Ortschaft	110 483	61 175	49 308	.	.	.
bei nicht geschlossener Ortschaft	44 741	5 102	39 639	+ 10,1	+ 14,8	+ 9,5
3. Unfälle auf einer Landstraße I. Ordnung	87 975	25 018	62 957	.	.	.
davon bei geschlossener Ortschaft	60 016	23 609	36 407	.	.	.
bei nicht geschlossener Ortschaft	27 959	1 409	26 550	.	.	.
4. Unfälle auf einer Landstraße II. Ordnung	27 383	8 780	18 603	+ 21,8 ²⁾	+ 58,9 ²⁾	+ 19,6 ²⁾
davon bei geschlossener Ortschaft	18 058	8 304	9 754			
bei nicht geschlossener Ortschaft	9 325	476	8 849			
5. Unfälle auf einer anderen Straße	167 208	120 498	46 710	.	.	.
davon bei geschlossener Ortschaft	159 207	119 036	40 171	.	.	.
bei nicht geschlossener Ortschaft	8 001	1 462	6 539	.	.	.
Zusammen	445 538	222 343	223 195	+ 18,7	+ 15,4	+ 22,6
davon bei geschlossener Ortschaft	347 764	212 124	135 640	+ 19,7	+ 14,7	+ 29,1
bei nicht geschlossener Ortschaft	97 774	10 219	87 555	+ 15,2	+ 32,6	+ 13,7
<u>II. Unfälle nach ihrer Art</u>						
1. Zusammenstöße zwischen fahrenden Fahrzeugen	190 240	104 864	85 376	+ 0,9	- 0,7	+ 3,8
davon bei geschlossener Ortschaft	157 822	100 996	56 826	+ 3,4	- 0,8	+ 13,0
bei nicht geschlossener Ortschaft	32 418	3 868	28 550	- 9,8	+ 2,4	- 10,8
2. Auffahren eines fahrenden Fahrzeuges						
a) auf ein voranfahrendes Fahrzeug	41 655	18 065	23 590	.	.	.
davon bei geschlossener Ortschaft	29 005	16 751	12 254	.	.	.
bei nicht geschlossener Ortschaft	12 650	1 314	11 336	.	.	.
b) auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug	40 240	24 233	16 007	.	.	.
davon bei geschlossener Ortschaft	33 296	23 160	10 136	.	.	.
bei nicht geschlossener Ortschaft	6 944	1 073	5 871	.	.	.
c) auf ein parkendes Fahrzeug	23 402	15 069	8 333	+ 17,1 ³⁾ + 2,9 ⁴⁾	+ 14,1 ³⁾ + 19,3 ⁴⁾	+ 24,4 ³⁾ + 0,5 ⁴⁾
davon bei geschlossener Ortschaft	21 859	14 859	7 000			
bei nicht geschlossener Ortschaft	1 543	210	1 333	.	.	.
d) auf ein anderes Hindernis	32 583	11 477	21 106	.	.	.
davon bei geschlossener Ortschaft	20 756	10 494	10 262	.	.	.
bei nicht geschlossener Ortschaft	11 827	983	10 844	.	.	.

1) Bundesgebiet; infolge von Nachmeldungen stimmen die Jahreszahlen dieses Berichtes mit den aus den vier Vierteljahre gebildeten Summen (Statistische Berichte V/11/15 - 18) teilweise nicht überein.- 2) Unfälle unter 3. bis 5. bei nicht geschlossener Ortschaft.- 3) Unfälle unter 2b) und 2c) bei geschlossener Ortschaft.- 4) Unfälle unter 2b) und 2c) bei nicht geschlossener Ortschaft.

noch 2: Straßenverkehrsunfälle 1953 nach Ort, Art und Folgen

Gegenstand der Nachweisung	Straßenverkehrsunfälle 1953			Zu- oder Abnahme gegenüber 1952 in vH		
	insgesamt	Stadt- kreise	in Land- kreise	insgesamt	Stadt- kreise	Land- kreise
<u>noch: II. Unfälle nach ihrer Art¹⁾</u>						
3. Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	51 754	25 230	26 524	.	.	.
davon bei geschlossener Ortslage	44 291	24 491	19 800	.	.	.
bei nicht geschlossener Ortslage	7 463	739	6 724	.	.	.
4. Andere Unfälle	65 654	23 405	42 259	.	.	.
davon bei geschlossener Ortslage	40 735	21 373	19 362	.	.	.
bei nicht geschlossener Ortslage	24 929	2 032	22 897	.	.	.
Zusammen (gleich I, 1.-5.)	445 538	222 343	223 195	+ 18,7	+ 15,4	+ 22,6
5. Zahl der Unfälle, an denen ein Kraftfahrzeug beteiligt war 1)	416 931	206 304	210 627	+ 19,8	+ 16,5	+ 23,2
<u>III. Unfälle nach ihren Folgen</u>						
1. Unfälle mit Personen- und Sachschaden	237 823 ¹⁾	98 431 ²⁾	102 288 ²⁾	+ 26,1 ¹⁾	+ 26,3 ²⁾	+ 25,8 ²⁾
2. Unfälle nur mit Personenschaden						
3. Unfälle nur mit Sachschaden	207 715 ¹⁾	99 510 ²⁾	75 562 ²⁾	+ 11,1 ¹⁾	+ 12,2 ²⁾	+ 9,6 ²⁾
Zusammen (gleich I, 1.-5.)	445 538 ¹⁾	197 941 ²⁾	177 850 ²⁾	+ 18,7 ¹⁾	+ 18,8 ²⁾	+ 18,3 ²⁾
4. Unfälle mit Personen- und Sachschaden sowie Unfälle nur mit Sachschaden nach der Höhe des Sachschadens:						
a) Unfälle mit Sachschaden bis DM 200,-- ²⁾	228 102	124 615	103 487	.	.	.
b) Unfälle mit Sachschaden über DM 200,-- ²⁾	114 067	54 450	59 617	.	.	.
Zusammen ²⁾	342 169	179 065	163 104	.	.	.

1) Bundesgebiet, - 2) Ohne Baden-Württemberg.

3. An Straßenverkehrsunfällen 1953 beteiligte Verkehrsteilnehmer¹⁾

Art des Verkehrsteilnehmers	Verkehrsteilnehmer 1953			Zu- oder Abnahme gegenüber 1952 in vH		
	insgesamt	Stadt- kreisen	Land- kreisen	insgesamt	Stadt- kreise	Land- kreise
1. Kraftfahrzeuge der Besatzungsmacht						
a) Militärkraftfahrzeuge	18 283	9 355	8 928	+ 7,1	- 2,2	+ 15,1
b) Zivilkraftfahrzeuge	16 337	9 677	6 660	+ 4,9	- 2,2	+ 15,1
2. Krafträder (ohne Kraftroller und ohne Fahrräder mit Hilfsmotor) mit einem Hubraum						
a) bis 99 ccm, auch mit Beiwagen	20 677	8 313	12 364			
b) von 100 bis 125 ccm, " " "	27 809	11 574	16 235			
c) von 126 bis 250 ccm, " " "	95 606	39 087	56 519	+ 46,4	+ 42,4	+ 49,5
d) von 251 und mehr ccm, " " "	18 666	8 845	9 821			
3. Kraftroller (Motorroller), auch mit Beiwagen	10 085	6 048	4 037			
4. Kraftdroschen	5 351	4 472	879	+ 18,6	+ 16,0	+ 34,2
5. Personenkraftwagen (einschl. Kleinomnibusse und Krankenkraftwagen), auch mit Anhänger	254 237	137 839	116 398	+ 19,4	+ 16,8	+ 22,6
6. Kraftomnibusse (auch Sattelschlepper mit Omnibusanhänger), auch mit Anhänger	12 261	5 256	7 005	+ 5,0	+ 5,5	+ 4,5
7. Oberleitungsomnibusse, auch mit Anhänger	683	570	113			
8. Liefer- und Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht (d. Zugfahrzeuges)						
a) bis 3 500 kg, mit Anhänger	19 932	9 261	10 671			
b) bis 3 500 kg, ohne Anhänger	65 836	41 214	24 622			
c) von 3 501 und mehr kg, mit Anhänger	37 016	12 797	24 219	+ 4,2	+ 4,3	+ 4,1
d) von 3 501 und mehr kg, ohne Anhänger	30 039	16 055	13 984			
9. Zugmaschinen (auch mit Anhänger) und Sattelschlepper	10 026	2 743	7 283	+ 8,4	+ 4,3	+ 10,1
10. Sonstige Kraftfahrzeuge, auch mit Anhänger	1 363	610	753	- 43,7	- 56,7	- 25,4
Kraftfahrzeuge zusammen	644 207	323 716	320 491	+ 19,5	+ 16,1	+ 23,1
11. Straßenbahnen (nur Schienenfahrzeuge der Unternehmen)	13 152	12 387	765	+ 5,4	+ 5,0	+ 12,2
12. Eisenbahnen (nur Schienenfahrzeuge der Unternehmen)	1 335	306	1 029	- 5,2	- 11,0	- 3,3
13. Bespannte Fuhrwerke (auch bespannte Schlitten)	9 417	1 871	7 546	- 2,6	- 9,5	- 0,7
14. Fahrräder (ohne Hilfsmotor)	105 068	58 345	46 723	+ 15,0	+ 11,7	+ 19,5
15. Fahrräder (mit Hilfsmotor)	7 657	4 487	3 170	+ 159,4	+ 149,8	+ 174,2
16. Fußgänger	69 127	34 628	34 499	+ 19,9	+ 16,9	+ 23,1
17. Geführte oder frei herumlaufende Tiere	9 784	2 113	7 671	+ 45,5	+ 37,0	+ 48,0
18. Sonstige Verkehrsteilnehmer einschl. sonstiger Fahrzeuge	4 472	1 988	2 484	- 5,0	- 4,1	- 5,7
Verkehrsteilnehmer insgesamt	864 219	439 841	424 378	+ 19,0	+ 15,7	+ 22,7

1) Bundesgebiet.

4. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen und Umstände 1953¹⁾

Art der Ursache	Ursachen						
	insgesamt	davon bei Führern von					
		Kraft- rädern	Personen- kraft- wagen	Kraft- omni- bussen	Last- kraft- wagen	Fahr- rädern	sonst. Fahr- zeugen
<u>I. Ursachen beim Führer des Fahrzeuges</u>							
1. Nichtbeachten der Vorfahrt	85 529	13 683	34 970	718	15 373	18 709	2 076
2. Falsches Einbiegen oder Wenden	43 430	5 846	13 941	596	10 231	11 757	1 059
3. Falsches Überholen oder Vorbeifahren	85 493	20 776	28 615	2 079	23 823	7 777	2 423
4. Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden	11 119	1 159	2 855	391	4 058	2 065	691
5. Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung (Zeichen des Polizeibeamten, Ampeln, Verkehrszeichen usw.)	8 226	1 544	3 435	71	1 558	1 459	159
6. Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen	11 959	1 938	2 684	88	1 953	4 869	427
7. Nichtbeachten der vom Fahrzeugführer gegebenen Zeichen	7 806	2 994	2 542	73	1 176	771	250
8. Vorschriftenwidriges Fahren an Straßenbahnhaltestellen	892	275	273	16	159	158	11
9. Nichtbeachten der Abblendvorschriften	2 541	434	1 250	54	693	45	65
10. Nichtbeachten der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen	1 834	377	595	26	674	80	82
11. Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn	28 715	7 878	8 551	358	5 744	5 462	723
12. Verkehrswidriges Parken	3 295	244	1 449	34	1 130	139	299
13. Nichtbenutzung des Radweges, wenn ein solcher vorhanden	976	-	-	-	-	976	-
14. Nebeneinanderfahren von Radfahrern	1 218	-	-	-	-	1 218	-
15. Übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände, z.B. Straßenbeschaffenheit, Verkehrsdichte, Witterungsverhältnisse	53 047	24 082	23 502	599	11 018	3 187	659
16. Zu dichtes Auffahren im Verkehr	29 449	6 887	11 741	490	7 810	1 582	939
17. Unachtsames Öffnen der Wagentür	4 123	-	3 159	82	865	-	17
18. Unachtsames Zurückfahren, unachtsames Ein- und Ausfahren	17 867	805	7 066	413	8 224	690	679
19. Fahrer unter Alkoholeinfluß	23 733	7 847	8 089	53	2 857	4 597	290
20. Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers	2 447	415	838	22	1 067	70	29
21. Körperliche und gesundheitliche Behinderung des Fahrers	1 623	430	325	5	150	648	65
22. Sonstige Ursachen beim Führer des Fahrzeuges	19 193	4 615	4 531	240	3 873	3 621	2 313
Zusammen	454 510	102 129	160 401	6 408	102 436	69 880	13 256
darunter							
in Stadtkreisen	226 513	37 565	90 283	3 089	53 888	36 248	5 490
in Landkreisen	227 997	64 564	70 118	3 369	48 548	33 632	7 766

1) Bundesgebiet.

Art der Ursache	Ursachen						
	Ins- gesamt	d a v o n b e i					
		Kraft- rädern	Persoen- kraft- wagen	Kraft- omni- bussen	Last- kraft- wagen	Fahr- rädern	sonst. Fahr- zeugen
<u>II. Ursachen beim Fahrzeug (techn. Mängel) und seiner Ladung</u>							
1. Mängel der Bremsen	6 585	1 112	1 587	124	2 686	755	321
2. Mängel der Ladung	1 259	114	418	18	534	80	95
3. Mängel an Achsen, Federn und Rädern	1 289	152	274	28	683	75	77
4. Mängel an der Bereifung	2 583	417	1 214	25	848	40	39
5. Mängel an der Zugvorrichtung	1 090	67	116	13	699	22	177
6. Mängel oder Versagen der Fahrbahnbeleuchtung, Begrenzungsleuchten, Schlußleuchten oder Rückstrahler	4 178	417	373	23	767	1 308	1 290
7. Mängel oder Versagen der Fahrtrichtungsanzeiger	620	14	219	6	339	8	34
8. Übermäßige Rauchentwicklung	43	4	4	-	21	-	14
9. Fehlerhafte Beladung, Überladung bzw. Über- besetzung	2 862	276	160	11	1 767	345	303
10. Sonstige Ursachen beim Fahrzeug	3 231	589	491	108	984	521	538
Zusammen	23 740	3 162	4 856	356	9 324	3 154	2 888
darunter							
in Stadtkreisen	7 474	748	1 623	124	3 270	1 102	607
in Landkreisen	16 266	2 414	3 233	232	6 054	2 052	2 281

Art der Ursache	Unfallursachen					
	insgesamt		in Stadtkreisen		in Landkreisen	
	bei Fußgängern im Alter von . . . Jahren					
	unter 6	6 bis unter 14	unter 6	6 bis unter 14	unter 6	6 bis unter 14
<u>III. Ursachen beim Fußgänger</u>						
1. Spielende Kinder auf der Fahrbahn	3 727	2 301	1 469	1 103	2 258	1 198
	unter 14	14 und darüber	unter 14	14 und darüber	unter 14	14 und darüber
2. Überschreiten der Fahrbahn, Gehen oder Stehen auf der Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten	12 972	24 867	5 930	14 824	7 042	10 043
3. Auf- oder Abspringen auf bzw. von fahrende (n) Fahrzeuge (n)	285	957	117	798	168	159
4. Nichtbenutzung des Fußgängerübergangs	75	561	61	452	14	109
5. Alkoholeinfluß	44	3 330	18	1 998	26	1 332
6. Körperliche oder gesundheitliche Behinderung	45	977	14	404	31	573
7. Sonstige Ursachen beim Fußgänger	419	1 252	170	581	249	671
Zusammen 2.-7.	13 840	31 944	6 310	19 057	7 530	12 887
Zusammen 1.-7.	19 868	31 944	8 882	19 057	10 986	12 887

¹⁾ Bundesgebiet.

Art des Umstandes	U m s t ä n d e		
	Stadt- kreise	Land- kreise	ins- gesamt
<u>IV. Mängel der Straßen</u>			
1. Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn			
a) durch Regen	12 977	17 828	30 805
b) durch Schnee und Eis	9 456	18 166	27 522
2. Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn durch ausgeflossenes Öl, Dung usw.	2 581	2 515	5 096
3. Schlechter Zustand der Straßenoberfläche	1 168	5 460	6 528
4. Wechsel der Fahrbahndecke	395	968	1 363
5. Enge und Unübersichtlichkeit (auch an Straßenkreuzungen)			
a) ständiger Zustand	2 452	10 377	12 829
b) Zustand durch Bauarbeiten erzeugt	1 342	1 632	2 974
6. Unzureichende Beschilderung der Straße	80	481	561
7. Unzureichende Beleuchtung der Straße und der Verkehrszeichen	392	297	689
8. Sonstige Mängel der Straße	558	2 111	2 669
Zusammen	31 401	59 835	91 236
<u>V. Witterungseinflüsse</u>			
1. Nebel	2 139	6 898	9 037
2. Starker Regen, Hagelschauer, Schneegestöber usw.	3 326	6 262	9 588
3. Sonstige Witterungseinflüsse	572	1 857	2 429
Zusammen	6 037	15 017	21 054
<u>VI. Andere Einflüsse</u>			
1. Tier auf der Fahrbahn	2 146	6 909	9 055
2. Sonstiges Hindernis auf der Fahrbahn	823	1 725	2 548
3. Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranken	29	94	123
4. Mangelhafte Beschaffenheit der für schienen- gleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen	27	86	113
5. Sonstige Einflüsse	916	1 701	2 617
Zusammen	3 941	10 515	14 456
Unfallursachen und Umstände insgesamt (I. - VI.)	303 305	353 503	656 808

1) Bundesgebiet.

a) in Stadtkreisen

Art der Verkehrsbeteiligung	Personen ins- gesamt	Altersgliederung				
		unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25	25 bis unter 60	60 und darüber
I. Getötete						
a) Männliche Personen	2 748	93	121	568	1 240	726
davon auf Kraftträdern, einschl. Kraftroller	904	2	12	381	489	20
" Kraftwagen	266	-	6	42	194	24
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	571	2	33	88	261	187
Fußgänger	962	88	68	50	277	479
Andere	45	1	2	7	19	16
b) Weibliche Personen	819	53	71	112	276	307
davon auf Kraftträdern, einschl. Kraftroller	82	1	1	38	42	-
" Kraftwagen	60	1	3	9	39	8
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	133	2	14	37	74	6
Fußgänger	528	48	52	25	115	288
Andere	16	1	1	3	6	5
Getötete insgesamt	3 567	146	192	680	1 516	1 033
II. Verletzte stationärer Behandlung zugeführt						
a) Männliche Personen	34 746	1 201	2 350	10 367	17 241	3 587
davon auf Kraftträdern, einschl. Kraftroller	13 758	23	87	5 857	7 601	190
" Kraftwagen	3 749	31	84	769	2 653	212
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	8 859	145	722	2 871	4 121	1 300
Fußgänger	7 864	1 080	1 432	710	2 582	2 040
Andere	516	22	25	100	284	85
b) Weibliche Personen	13 832	675	1 106	3 447	6 508	2 095
davon auf Kraftträdern, einschl. Kraftroller	2 212	18	37	949	1 191	17
" Kraftwagen	1 692	31	51	360	1 158	92
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	3 656	51	205	1 354	1 896	150
Fußgänger	5 972	561	803	736	2 109	1 763
Andere	300	14	10	48	155	73
Verletzte stat. Behandlung zugef. zusammen	48 578	1 876	3 456	13 814	23 750	5 682
III. Sonstige Verletzte						
a) Männliche Personen	62 008	1 568	3 388	21 134	31 768	4 150
davon auf Kraftträdern, einschl. Kraftroller	26 160	53	121	11 797	13 902	287
" Kraftwagen	8 508	96	134	1 537	6 303	438
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	17 727	136	1 437	6 654	7 952	1 548
Fußgänger	8 592	1 242	1 646	959	3 031	1 714
Andere	1 021	41	50	187	580	163
b) Weibliche Personen	21 758	902	1 900	6 239	10 708	2 009
davon auf Kraftträdern, einschl. Kraftroller	3 938	30	73	1 794	2 025	16
" Kraftwagen	3 224	65	96	702	2 177	184
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	6 806	77	528	2 712	3 308	181
Fußgänger	7 071	705	1 161	880	2 783	1 532
Andere	719	25	42	141	415	96
Sonstige Verletzte zusammen	83 766	2 470	5 288	27 373	42 476	6 159
IV. Verletzte insgesamt						
a) Männliche Personen	96 754	2 769	5 738	31 501	49 009	7 737
davon auf Kraftträdern, einschl. Kraftroller	39 918	76	208	17 654	21 503	477
" Kraftwagen	12 257	127	218	2 306	8 956	650
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	26 586	181	2 159	9 525	12 073	2 648
Fußgänger	16 456	2 322	3 078	1 729	5 613	3 714
Andere	1 537	63	75	287	864	248
b) Weibliche Personen	35 590	1 577	3 006	9 686	17 217	4 104
davon auf Kraftträdern, einschl. Kraftroller	6 150	48	110	2 743	3 216	33
" Kraftwagen	4 916	96	147	1 062	3 335	276
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	10 462	128	733	4 066	5 204	331
Fußgänger	13 043	1 266	1 964	1 626	4 892	3 296
Andere	1 019	39	52	189	570	169
Verletzte insgesamt	132 344	4 346	8 744	41 187	66 226	11 841

+) Einschl. der innerhalb 30 Tagen an den Unfallfolgen Gestorbenen. - 1) Bundesgebiet.

b) in Landkreisen

Art der Verkehrsbeteiligung	Personen ins- gesamt	Altersgliederung				
		unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25	25 bis unter 60	60 und darüber
I. Getötete						
a) Männliche Personen	5 984	232	278	1 682	2 855	937
davon auf Kraftträdern, einschl. Kraftroller	2 671	3	9	1 190	1 399	70
" Kraftwagen	1 068	18	22	196	735	97
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	937	11	99	156	369	302
Fußgänger	1 143	188	135	112	281	427
Andere	165	12	13	28	71	41
b) Weibliche Personen	1 403	151	128	263	537	324
davon auf Kraftträdern, einschl. Kraftroller	270	1	4	106	151	8
" Kraftwagen	276	9	10	49	162	46
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	245	6	35	61	113	29
Fußgänger	572	121	75	43	100	233
Andere	40	14	3	4	11	8
Getötete insgesamt	7 387	383	406	1 945	3 392	1 261
II. Verletzte stationärer Behandlung zugeführt						
a) Männliche Personen	56 162	2 016	3 383	19 184	27 920	3 659
davon auf Kraftträdern, einschl. Kraftroller	27 668	77	185	12 577	14 322	407
" Kraftwagen	9 601	104	288	2 061	6 686	462
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	9 502	88	1 193	2 991	4 037	1 193
Fußgänger	8 519	1 684	1 633	1 257	2 477	1 468
Andere	872	63	84	198	398	129
b) Weibliche Personen	18 322	1 218	1 584	5 104	8 761	1 655
davon auf Kraftträdern, einschl. Kraftroller	4 187	41	63	1 833	2 209	41
" Kraftwagen	4 087	99	170	883	2 722	213
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	4 067	63	376	1 445	1 984	199
Fußgänger	5 678	979	951	901	1 690	1 157
Andere	303	36	24	42	156	45
Verletzte stat. Behandlung zugef. zusammen	74 484	3 234	4 967	24 288	36 681	5 314
III. Sonstige Verletzte						
a) Männliche Personen	68 675	2 086	3 665	23 685	35 409	3 830
davon auf Kraftträdern, einschl. Kraftroller	33 591	112	269	15 425	17 364	421
" Kraftwagen	13 153	147	287	2 508	9 577	634
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	12 310	118	1 563	4 244	5 105	1 280
Fußgänger	8 568	1 661	1 463	1 324	2 774	1 346
Andere	1 053	48	83	184	589	149
b) Weibliche Personen	22 413	1 261	2 079	6 760	10 778	1 535
davon auf Kraftträdern, einschl. Kraftroller	5 424	55	114	2 413	2 804	38
" Kraftwagen	4 663	100	197	957	3 144	265
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	5 610	72	664	2 185	2 486	203
Fußgänger	6 286	991	1 065	1 116	2 133	981
Andere	430	43	39	89	211	48
Sonstige Verletzte zusammen	91 088	3 347	5 744	30 445	46 187	5 365
IV. Verletzte insgesamt						
a) Männliche Personen	124 837	4 102	7 048	42 869	63 329	7 489
davon auf Kraftträdern, einschl. Kraftroller	61 259	189	454	28 702	31 686	828
" Kraftwagen	22 754	251	575	4 569	16 263	1 096
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	21 812	206	2 756	7 235	9 142	2 473
Fußgänger	17 087	3 345	3 096	2 581	5 251	2 814
Andere	1 925	111	167	382	987	278
b) Weibliche Personen	40 735	2 479	3 663	11 864	19 539	3 190
davon auf Kraftträdern, einschl. Kraftroller	9 611	96	177	4 246	5 013	79
" Kraftwagen	8 750	199	367	1 840	5 866	478
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	9 677	135	1 040	3 630	4 470	402
Fußgänger	11 964	1 970	2 016	2 017	3 823	2 138
Andere	733	79	63	131	367	93
Verletzte insgesamt	165 572	6 581	10 711	54 733	82 868	10 679

*) Einschl. der innerhalb 30 Tagen an den Unfallfolgen Gestorbenen. - 1) Bundesgebiet.

noch: 5. Bei Straßenverkehrsunfällen 1953 getötete¹⁾ und verletzte Personen
c) in Stadt- und Landkreisen¹⁾

Art der Verkehrsbeteiligung	Personen ins- gesamt	Altersgliederung				
		unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25	25 bis unter 60	60 und darüber
I. Getötete						
a) Männliche Personen	8 732	325	399	2 250	4 095	1 663
davon auf Krafträdern, einschl. Kraftroller	3 575	5	21	1 571	1 888	90
" Kraftwagen	1 334	18	28	238	929	121
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	1 508	13	132	244	630	489
Fußgänger	2 105	276	203	162	558	906
Andere	210	13	15	35	90	57
b) Weibliche Personen	2 222	204	199	375	813	631
davon auf Krafträdern, einschl. Kraftroller	352	2	5	144	193	8
" Kraftwagen	336	10	13	58	201	54
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	378	8	50	108	187	35
Fußgänger	1 100	169	127	68	215	521
Andere	55	15	4	7	17	13
Getötete insgesamt	10 954	529	598	2 625	4 908	2 294
II. Verletzte stationärer Behandlung zugeführt						
a) Männliche Personen	90 908	3 217	5 733	29 551	45 161	7 246
davon auf Krafträdern, einschl. Kraftroller	41 426	100	272	18 534	21 923	597
" Kraftwagen	13 350	135	372	2 830	9 339	674
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	18 361	133	1 915	5 862	8 158	2 293
Fußgänger	16 383	2 764	3 065	2 027	5 069	3 468
Andere	1 388	85	109	298	682	214
b) Weibliche Personen	32 154	1 893	2 690	8 551	15 270	3 750
davon auf Krafträdern, einschl. Kraftroller	6 399	59	100	2 782	3 400	58
" Kraftwagen	5 779	130	221	1 243	3 880	305
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	7 723	114	581	2 799	3 880	349
Fußgänger	11 650	1 540	1 754	1 637	3 799	2 920
Andere	603	50	34	90	311	118
Verletzte stat. Behandlung zugef. zusammen	123 062	5 110	8 423	38 102	60 431	10 996
III. Sonstige Verletzte						
a) Männliche Personen	130 683	3 654	7 063	44 819	67 177	7 980
davon auf Krafträdern, einschl. Kraftroller	59 751	165	390	27 222	31 266	708
" Kraftwagen	21 661	243	421	4 045	15 880	1 072
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	30 037	254	3 000	10 898	13 067	2 828
Fußgänger	17 160	2 903	3 109	2 283	5 805	3 060
Andere	2 074	89	133	371	1 169	312
b) Weibliche Personen	44 171	2 163	3 979	12 999	21 486	3 544
davon auf Krafträdern, einschl. Kraftroller	9 362	85	187	4 207	4 829	54
" Kraftwagen	7 887	165	293	1 659	5 321	449
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	12 416	149	1 192	4 897	5 794	384
Fußgänger	13 357	1 696	2 226	2 006	4 916	2 513
Andere	1 149	68	81	230	626	144
Sonstige Verletzte zusammen	174 854	5 817	11 032	57 818	88 663	11 524
IV. Verletzte insgesamt (II. + III.)						
a) Männliche Personen	221 591	6 871	12 766	74 370	112 338	15 226
davon auf Krafträdern, einschl. Kraftroller	101 177	265	662	45 756	53 189	1 305
" Kraftwagen	35 011	378	793	6 875	25 219	1 746
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	48 398	387	4 915	16 760	21 215	5 121
Fußgänger	33 543	5 667	6 174	4 310	10 864	6 528
Andere	3 462	174	242	669	1 661	526
b) Weibliche Personen	76 325	4 056	6 669	21 550	36 756	7 294
davon auf Krafträdern, einschl. Kraftroller	15 761	144	287	6 989	8 229	112
" Kraftwagen	13 666	295	514	2 902	9 201	754
" Fahrrädern, auch mit Hilfsmotor	20 139	263	1 773	7 696	9 674	733
Fußgänger	25 007	3 236	3 980	3 643	8 715	5 433
Andere	1 752	118	115	320	937	262
Verletzte insgesamt	297 916	10 927	19 435	95 920	149 094	22 520

*) Einschl. der innerhalb 30 Tagen an den Unfallfolgen Gestorbenen. - 1) Bundesgebiet.

6, Straßenverkehrsunfälle in den Großstädten 1953

Großstädte	Unfälle		Getötete ¹⁾	Verletzte	zusammen		Unfälle	Getötete und Verletzte
	1953	Veränderung gegen 1952 in vH	1953		Veränderung gegen 1952 in vH		im Jahre 1953 je 10 000 Einwohner	
Aachen	1 873	+ 16,0	38	814	852	+ 28,5	131	59
Augsburg	2 313	+ 16,6	37	1 486	1 523	+ 23,7	118	77
Bielefeld	1 204	+ 5,6	26	912	938	+ 15,0	72	56
Bochum	2 586	+ 23,0	55	1 899	1 954	+ 34,8	79	60
Bonn	2 090	+ 63,8	24	972	996	+ 39,7	155	74
Braunschweig	3 636	+ 24,2	30	2 308	2 338	+ 28,4	153	99
Bremen	5 397	+ 13,9	69	3 010	3 079	+ 24,0	112	64
Bremerhaven	1 149	+ 5,4	14	604	618	+ 24,8	92	50
Darmstadt	1 797	+ 39,8	23	1 151	1 174	+ 47,7	158	103
Dortmund	6 993	+ 28,0	137	4 533	4 670	+ 38,9	120	80
Düsseldorf	8 514	+ 18,5	153	4 136	4 289	+ 29,0	143	72
Duisburg	5 194	+ 22,2	100	3 318	3 418	+ 34,4	114	75
Essen	6 815	+ 16,1	115	3 881	3 996	+ 28,7	103	60
Flensburg	843	+ 12,6	8	482	490	+ 14,2	87	50
Frankfurt/Main	11 340	+ 16,1	130	5 979	6 109	+ 27,7	188	102
Freiburg	1 987	+ 5,1	25	1 411	1 436	+ 13,8	154	112
Fürth	1 176	+ 17,2	15	671	686	+ 29,7	117	68
Gelsenkirchen	2 367	+ 3,2	51	1 802	1 853	+ 14,6	67	52
Hagen	1 740	+ 14,9	26	1 004	1 030	+ 32,2	103	61
Hamburg	21 875	+ 18,4	264	11 486	11 750	+ 34,8	127	68
Hannover	6 665	+ 19,3	119	4 073	4 192	+ 30,0	135	85
Heidelberg	2 343	+ 21,5	25	1 102	1 127	+ 22,4	191	92
Herne	862	+ 18,2	11	640	651	+ 32,0	74	56
Karlsruhe	3 360	+ 19,6	51	2 009	2 060	+ 26,1	159	97
Kassel	2 116	+ 11,4	30	1 325	1 355	+ 28,8	117	75
Kiel	2 485	+ 32,0	25	1 281	1 306	+ 34,2	96	50
Köln	11 440	+ 25,1	193	6 172	6 365	+ 39,6	171	95
Krefeld	1 615	+ 20,6	55	1 450	1 505	+ 31,3	86	80
Ludwigshafen	1 293	+ 14,4	26	984	1 010	+ 33,1	93	73
Lübeck	2 103	+ 30,3	27	1 166	1 193	+ 35,6	91	52
Mainz	1 395	+ 26,1	21	754	775	+ 28,5	131	73
Mannheim	4 895	+ 20,3	56	2 848	2 904	+ 38,2	180	107
München-Gladbach	1 721	+ 35,1	32	970	1 002	+ 30,3	127	74
Mülheim/Ruhr	1 878	+ 14,9	37	1 166	1 203	+ 9,1	116	74
München	14 393	+ 22,7	230	8 959	9 189	+ 33,6	159	101
Münster	1 290	+ 2,8	33	958	991	+ 13,9	90	69
Nürnberg	4 770	+ 8,7	84	3 162	3 246	+ 21,5	120	81
Oberhausen	1 953	+ 17,7	37	1 419	1 456	+ 25,5	86	64
Offenbach	1 211	+ 13,7	16	810	826	+ 27,3	124	84
Oldenburg	1 341	+ 18,0	24	793	817	+ 19,6	110	67
Osnabrück	1 635	+ 16,9	19	994	1 013	+ 19,5	135	84
Racklinghausen	1 242	+ 30,9	32	805	837	+ 44,8	106	71
Regensburg	1 137	+ 10,7	19	795	814	+ 19,9	92	56
Renscheid	852	+ 21,2	19	492	511	+ 15,1	75	45
Salzgitter	958	+ 30,7	19	696	715	+ 40,5	97	72
Solingen	1 265	+ 21,5	25	801	826	+ 22,4	80	52
Stuttgart	8 000	+ 14,5	118	3 969	4 087	+ 23,1	141	72
Wiesbaden	3 157	+ 15,6	46	1 823	1 869	+ 31,2	132	78
Wuppertal	2 489	+ 8,0	47	1 575	1 622	+ 25,6	63	41

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