

# STATISTISCHE BERICHTE



Herausgeber: Statistisches Bundesamt / Wiesbaden

---

Arb.-Nr. V/11/14

Erschienen am 10. Juni 1953

Die Strassenverkehrsunfälle im Jahre 1952

(2955)

Die Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle wird von der Öffentlichkeit mit Interesse verfolgt. Vor allem wird die Frage gestellt, ob trotz der vielfachen Bemühungen um die Verkehrssicherheit die Unfallkurve weiter steigt oder ob Zeichen einer Besserung zu erkennen sind.

Unfallhäufigkeit und Unfallfolgen im Strassenverkehr  
im Bundesgebiet 1938 und 1950 bis 1952

Jahr	Strassenverkehrsunfälle		Kraftfahrzeugbestände 1)		Unfälle auf 1 000 Kfz. des Bestandes	Getötete 2)		Verletzte	
	1 000	Vorjahr = 100	1 000	Vorjahr = 100		insgesamt	auf 1000 Unfälle	insgesamt	auf 1000 Unfälle
1938	156	102,9	1 836	114,5	85	4 585	29	106 348	681
1950	248	151,0	1 949	137,9	127 <sup>3)</sup>	6 324	26	150 415	608
1951	320	129,2	2 493	127,9	128 <sup>3)</sup>	7 555	24	201 927	631
1952	375	117,2	2 880	115,5	130 <sup>3)</sup>	7 590	20	232 852	621

1) Am 1. Juli jeden Jahres einschl. der Krafträder.- 2) Ohne die an den Folgen eines Unfalles später Gestorbenen.- 3) Da die Zahl der ständig im Bundesgebiet verkehrenden Fahrzeuge der Lesatzungsmächte nicht bekannt ist, auf eine zu niedrige Masse bezogen und daher zu hoch.

Tatsächlich ist die Zahl der Unfälle im Bundesgebiet im Jahre 1952 im Vergleich zu den zurückliegenden Jahren wiederum angewachsen; auch sind mehr Personen getötet und verletzt worden als 1951 und vorher. Andererseits sind Anzeichen dafür zu erkennen, dass die Stärke der Aufwärtsbewegung nachzulassen beginnt. Besonders fällt die Zahl der Todesopfer von Kraftfahrzeugunfällen ins Auge; sie betrug 28 vH<sup>+</sup>) aller tödlichen Verunglückungen im Bundesgebiet (ausser durch Vergiftung und Selbstmord). Dieser Stand ist jedenfalls besorgniserregend und bildet eine Mahnung zur Fortsetzung des Kampfes gegen den Verkehrstod.

+ ) Nach vorläufigen Ergebnissen der Todesursachenstatistik.

Man muss sich bei der Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle stets bewusst bleiben, dass eine steigende absolute Zahl kein wirkliches Bild geben kann, sondern dass sie im Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklung gesehen werden muss. Eine verhältnismässig gute Bezugsgrosse dafür wäre die Entwicklung der Verkehrsdichte, ausgedrückt durch die gesamten zurückgelegten Kilometer des Kraftfahrzeugbestandes. Eine solche Zahlenreihe steht jedoch nicht zur Verfügung, denn die Veränderung der durchschnittlichen jährlichen Kilometerleistungen der Kraftfahrzeuge ist ein Tatbestand, der sich nur schwer erfassen lässt und nur über längere Zeiträume hin bemerkbar wird. Immerhin ist durch Teilbeobachtungen festgestellt worden, dass vor allem infolge der technischen Verbesserungen an den Fahrzeugen, der besseren Treibstoffversorgung und des Ausbaues der Strassen, die Entfernungsleistungen je Kraftfahrzeug und Jahr allmählich zugenommen haben. Wenn zunächst noch die Gesamtentwicklung der Verkehrsunfälle mit der der Kraftfahrzeugbestände in Verbindung gebracht wird, muss daher das Moment der intensiveren Teilnahme des einzelnen Fahrzeuges am Verkehr berücksichtigt werden. Es darf ausserdem nicht übersehen werden, dass nicht die Kraftfahrzeuge allein an Unfällen beteiligt sind, sondern dass z.B. auch eine Ausdehnung des Fahrradverkehrs zu einer Erhöhung der Unfälle beitragen kann.

In den drei letzten Jahren vor dem Kriege war es gelungen, die Verkehrsunfälle trotz wachsender Kraftfahrzeugbestände konstant zu halten. Nachdem angesichts des Aufschwunges der Motorisierung in der Bundesrepublik nach dem Kriege die Unfälle der Vermehrung der Kraftfahrzeuge zuerst erheblich vorausgeeilt waren, ist dieser Vorsprung allmählich geringer geworden, so dass die Entwicklung der Unfälle neuerdings mehr als bisher der des Kraftfahrzeugbestandes entspricht. Dieser ist zwar weiter gewachsen, seine Aufwärtsbewegung ist aber in letzter Zeit langsamer geworden. Berechnungen dieser Art leiden allerdings darunter, dass sie die zahlreichen Kraftfahrzeuge der Besatzungsmächte nicht einbeziehen können. Eine weitere Verringerung der Zuwachsrates auch der Unfälle zu vermuten liegt deshalb nahe. Hierbei muss allerdings vorausgesetzt werden, dass die durch die höheren Jahresleistungen der Fahrzeuge entstehende grössere Unfallwahrscheinlichkeit, wie anscheinend bisher, durch überlegtes Fahren und überlegentliche Leitung des Verkehrs der Kraftfahrzeuge und der anderen Verkehrsteilnehmer ausgeglichen wird und der jetzige Zustand des Strassennetzes zum mindesten erhalten bleibt.

Ein günstiges Zeichen für die Entwicklung der Verkehrssicherheit ist ferner die Tatsache, dass trotz ihrer absoluten Zunahme die Zahl der Getöteten auf 1 000 Unfälle seit 1938 ständig zurückgegangen ist und 1952 nur noch 20 betrug. Auch bei den Verletzten hat sich diese Ziffer seit 1938 und von 1951 auf 1952 verringert. Es scheint, dass die Verdichtung des Verkehrs mehr eine Zunahme der nicht so schwer wiegenden Unfälle nur mit Sachschaden als jener mit Personenschaden zur Folge hat. Bemerkenswert ist auch die Feststellung, dass 1951 im ganzen 997 Jugendliche unter 14 Jahren, doch 1952 nur 859 durch Verkehrsunfälle ihr Leben verloren. Dies mag als ein Erfolg der verstärkt betriebenen Jugendaufklärung und Jugendverkehrserziehung gebucht werden und als Anregung für die Fortsetzung dieser Arbeit dienen.

+) zahlreiche Kraftfahrzeuge,

In den j a h r e s z e i t l i c h e n S c h w a n k u n g e n (siehe chaubild) drückt sich, ebenso wie in der Gesamtentwicklung, die enge Abhängigkeit des Unfallvorkommens vom Verkehrsgeschehen aus. So weisen die Unfälle mit Personenschaden und dementsprechend die Zahlen der Getöteten und Verletzten von Jahreszeit zu Jahreszeit eine regelmässige Wellenbewegung auf. Der Tiefpunkt lag 1951 und 1952 im ersten, die Spitze im dritten Vierteljahr. Das ist verständlich, da in der kalten Jahreszeit+) besonders Krafträder, vorübergehend abgemeldet und aus dem Verkehr gezogen werden, während im Hochsommer die Zunahme der Urlaubs- und Ausflugsfahrten in der Regel eine Erhöhung der Unfallgefahr mit sich bringt. Die Gruppe der verletzten Personen auf Krafträdern ist am grössten, doch sind die jahreszeitlichen Schwankungen der Verletztenzahlen bei den Radfahrern am stärksten. Weniger ausgeprägt als bei diesen Gruppen ist die Saisonspitze bei den Verletzungen der Fussgänger, da diese gleichmässiger über das Jahr hin am Strassenverkehr teilnehmen.

Unfälle nur mit Sachschaden lassen keinen deutlichen Saisonrhythmus erkennen, weil in der kalten Jahreszeit bestimmte Faktoren, wahrscheinlich im Zusammenhang mit dem Strassenzustand (Glatteis, Schlüpfrigkeit usw.), trotz der geringeren Verkehrsdichte verhältnismässig oft Sachschaden bewirken und weil diese Schadensart - sie enthält auch die Bagatellschäden - von 1951 auf 1952 stärker zugenommen hat als die Unfälle mit Personenschaden.

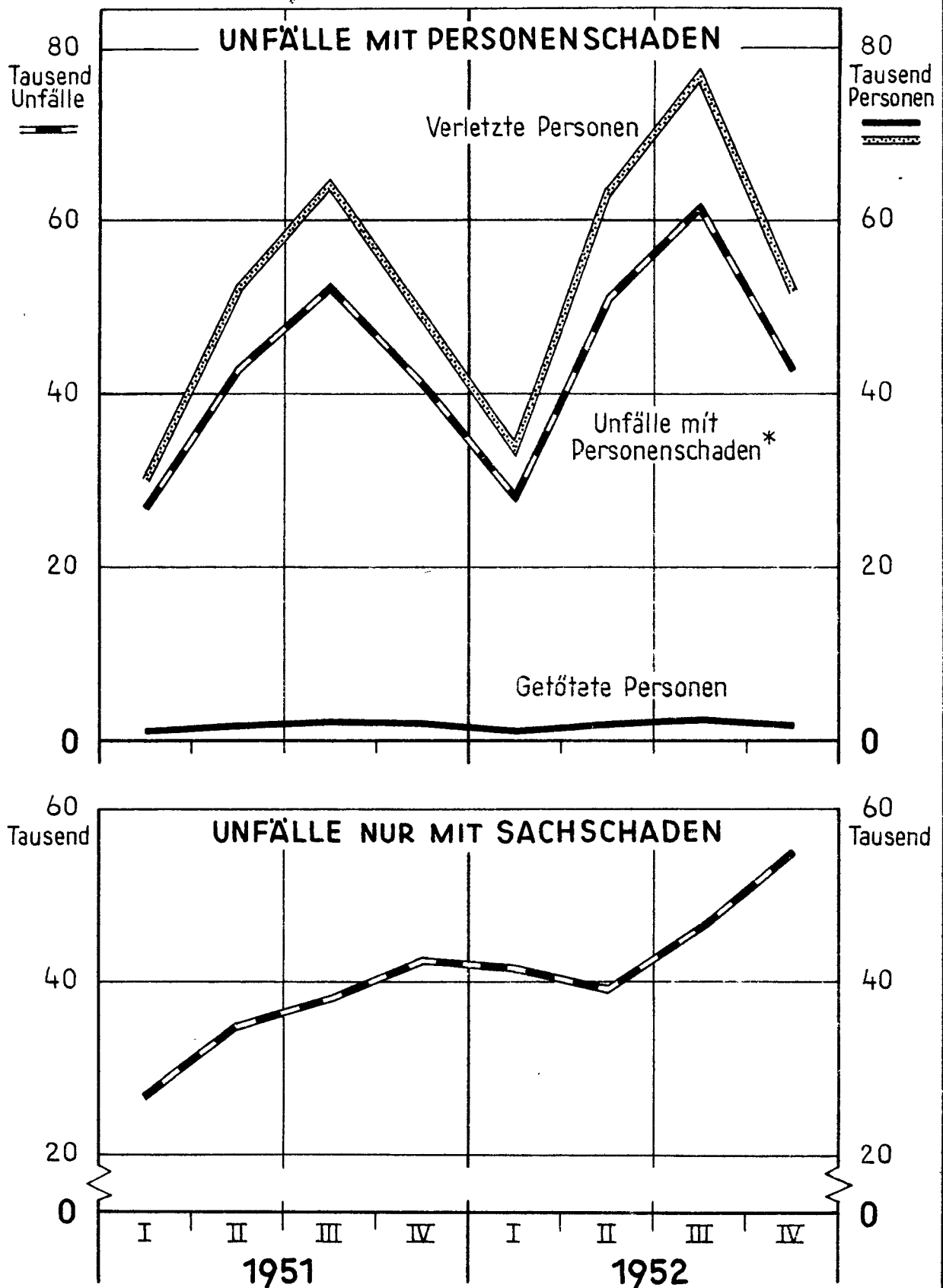
Strassenverkehrsunfälle 1938, 1951 und 1952  
nach Wochentagen  
in vH

Wochentag	1952 <sup>1)</sup>			1951 <sup>1)</sup>	1938 <sup>2)</sup>
	Stadt- kreise	Land- kreise	Ins- gesamt		
Sonntag .....	7,7	13,2	10,4	9,9	11,3
Montag .....	15,1	14,9	15,0	15,2	14,8
Dienstag .....	15,3	14,2	14,7	14,6	13,9
Mittwoch .....	15,0	13,8	14,4	14,7	14,0
Donnerstag ..	14,3	14,0	14,2	14,4	14,0
Freitag .....	16,1	14,7	15,4	15,4	14,8
Sonnabend ...	16,5	15,2	15,9	15,8	17,2
Ins_gesamt	100	100	100	100	100

1) Bundesgebiet ohne Württemberg-Baden und Südwürttemberg-Hohenzollern.- 2) Reichsgebiet.

Bemerkenswert ist die U n f a l l h ä u f i g k e i t in S t a d t - u n d L a n d k r e i s e n an den verschiedenen Wochentagen. Während sich die Unfälle in den Landkreisen recht gleichmässig auf die Wochentage verteilen, wobei der Anteil des Sonntags als günstigster Tag mit 13,2 vH nur wenig unter dem des unfallreichsten Tages (Sonnabend) mit 15,2 vH liegt, ist in den Stadtkreisen, wo Sonnabend und Sonntag ebenfalls Extreme bilden, die Spanne zwischen den Anteilen (7,7 vH und 16,5 vH) dieser beiden Tage erheblich grösser. Am Sonntag sind die Unfälle in Stadtkreisen auch nach ihrer absoluten Zahl

# DIE ENTWICKLUNG DER STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE



(13 000 im Jahre 1952) niedriger als in den Landkreisen (21 000), obwohl an den übrigen Wochentagen und insgesamt sich in den Stadtkreisen mehr Unfälle ereignen (1952 in St.-Kr. 170 000, in L.-Kr. 160 000). Ein nicht unbedeutender Anteil der am Sonntag in Landkreisen vorkommenden Unfälle wird Fahrzeugen aus Stadtkreisen zuzuschreiben sein; auch dürfte es bei den Kraftfahrzeugen eine Rolle spielen, dass ein Teil der Fahrer das Fahrzeug in der Woche wenig benutzt und daher gefährliche Lagen nicht immer meistert.

Strassenverkehrsunfälle<sup>3)</sup> im Bundesgebiet  
und West-Berlin 1952

Land	Strassenver- kehrsunfälle		Ge- tötete 2)	Ver- letzte	Zu- (+) oder Abnahme(-) gegenüber 1951 <sup>3)</sup>		
	ins- gesamt	darunt. mit Per- sonen- schad. <sup>1)</sup>			Unfälle ins- gesamt	Ge- tötete	Ver- letzte
			Personen				
Schleswig-Holst.	13 481	6 590	230	7 918	+ 15,7	+ 4,5	+ 10,9
Hamburg	18 473	7 523	150	8 566	+ 7,4	- 11,2	+ 16,0
Niedersachsen	44 454	22 337	975	27 106	+ 19,5	- 1,9	+ 18,0
Bremen	5 830	2 691	65	2 914	+ 14,7	+ 5,8	+ 12,2
Nordrh.-Westf.	109 432	55 345	2 005	67 744	+ 20,4	+ 9,0	+ 18,6
Hessen	37 771	18 183	701	22 661	+ 23,0	+ 6,7	+ 19,6
Rheinland-Pfalz	21 373	10 754	555	13 739	+ 26,3	+ 11,2	+ 20,3
Baden-Württ. <sup>4)</sup>	58 507	.	1 330	37 172	+ 10,2	- 1,1	+ 7,0
darunter:							
Südwürtt. <sup>4)</sup>							
Hohenz. <sup>4)</sup>	9 898	.	250	6 626	+ 11,4	- 4,2	+ 11,2
Bayern	66 109	35 860	1 579	45 032	+ 14,6	- 10,6	+ 12,5
Bundesgebiet	375 430	.	7 590	232 852	+ 17,2	+ 0,4	+ 15,1
ausserdem:							
Berlin (W)	18 090	8 486	185	9 867	+ 2,5	- 8,4	+ 5,8

1) Ohne Rücksicht, ob gleichzeitig Sachschaden entstanden ist.- 2) Ohne die an den Folgen von Strassenverkehrsunfällen später Gestorbenen.- 3) Einschl. Nachmeldungen.- 4) Für Südwürttemberg-Hohenzollern liegen ausser den Gesamtzahlen der Strassenverkehrsunfälle, der Getöteten und Verletzten keine untergliederten Angaben vor.

Ein Vergleich der Strassenverkehrsunfälle nach ihrer H ä u - f i g k e i t i n d e n e i n z e l n e n B u n d e s l ä n - d e r n ergibt, dass die Zahlen ganz grob nach der Bevölkerung und dem Kraftfahrzeugbestand abgestuft sind. Soll jedoch der Grad der Verkehrssicherheit je Land genauer festgestellt werden, so müsste eine Reihe weiterer Faktoren berücksichtigt werden, wie die Bedeutung als Reisezielland, die geographische Struk- tur, der Zustand und die Dichte des Strassennetzes und der Be- satzungsverkehr, der den Kraftfahrzeugbestand erhöht. Aus all diesen Umständen eine Bezugsgrösse zu bilden, dürfte aber ausserordentlich schwierig sein. Eher lässt die zeitliche

Entwicklung der Unfälle in den einzelnen Ländern eine vergleichende Betrachtung zu, obwohl auch hier die genannten Faktoren Abweichungen bewirken können. So würde es einer schwer durchzuführenden Untersuchung bedürfen, um festzustellen, warum die Unfallentwicklung von 1951 auf 1952 in Schleswig-Holstein, Hamburg und Baden-Württemberg verhältnismässig günstig, in Nordrhein-Westfalen, Hessen und Rheinland-Pfalz dagegen weniger günstig war.

Die Unterschiede der regionalen Entwicklung sind bei den durch Unfälle getöteten Personen besonders gross. Das erklärt sich rein statistisch aus den absolut niedrigen Zahlen, die erfahrungsgemäss zufallbedingte Abweichungen enthalten.

Für die Unfallziffer der Grossstädte gilt Ähnliches wie für die der Länder. Allerdings sind hier die Faktoren, die die Unfallhäufigkeit erhöhen, leichter zu erkennen. Bei den 47 grössten Städten der Bundesrepublik lag zum Beispiel die Unfallziffer je 10 000 Einwohner zwischen einem niedrigsten Wert von 60 im Wuppertal und einem Höchstwert von 168 in Frankfurt. Dass Frankfurt die höchste relative Unfallziffer besitzt, hat seine Gründe unter anderem in der grossen Zahl der dort verkehrenden Besatzungsfahrzeuge sowie der zu Messen und Ausstellungen einströmenden und die Stadt im Durchgangsverkehr passierenden fremden Kraftwagen. Während Frankfurt nach seiner Einwohnerzahl die fünftgrösste Stadt ist, stand es 1952 hinsichtlich der Unfälle an dritter Stelle. Bei den beiden grössten Städten Hamburg und München stimmt die Reihenfolge nach der Bevölkerungszahl und nach der Unfallzahl überein, doch ergeben sich bei den meisten anderen Städten Verschiebungen der Rangordnung.

#### An Strassenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer im Bundesgebiet

Verkehrsteilnehmer	1952 <sup>3)4)</sup>			1951 <sup>3)4)</sup>	1937	
	Stadt- kreise	Land- kreise	Insgesamt			
	Anzahl			vH		
Kraftfahrzeuge der Besatzungs- mächte	18 935	15 217	32 202	4,6	4,5	-
Personenkraftwagen	115 148	92 599	207 747	29,3	26,6	33,1
Kraftdroschken	3 763	638	4 401	0,6	0,6	0,7
Kraftomnibusse <sup>1)</sup>	5 385	6 645	12 030	1,7	1,6	1,3
Liefer- und Lastkraftwagen (ohne Anhänger	60 851	42 972	103 823	14,7	15,0	11,9
Liefer- und Lastkraftwagen (mit Anhänger)	13 359	25 926	39 285	5,5	5,7	5,0
Kraftträder						
über 250 ccm <sup>2)</sup>	8 228	3 699	11 927	2,4	2,5	9,5
bis 250 ccm <sup>2)</sup>	42 364	55 891	98 255	13,9	13,3	4,9
Sonstige Kraftfahrzeuge	3 942	7 433	11 380	1,6	1,7	1,7
Strassenbahnen	11 508	665	12 173	1,7	2,0	2,8
Eisenbahnen	336	1 008	1 374	0,2	0,2	.
Fahrräder	50 982	58 125	109 107	15,6	14,3	16,1
Fahrräder mit Hilfsmotor	1 752	1 128	2 880	0,4	0,2	.
Bespannte Fuhrwerke	2 017	7 416	9 433	1,3	1,6	2,8
Fussgänger	28 896	27 335	56 231	7,9	8,5	8,3
Sonstige Verkehrsteilnehmer	3 525	7 626	11 151	1,6	1,7	1,9
Insgesamt	371 041	337 356	708 397	100	100	100

1) Auch mit Anhänger.- 2) Auch mit Beiwagen.- 3) Ohne Saarland, Saarbrücken, Saarbrücken-Hohenzollern.- 4) Einschl. Sachschadungen.

Die Zusammensetzung der an Strassenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer hat sich gegen 1951 nicht wesentlich geändert; die geringen Verschiebungen fügen sich in das Bild der Veränderungstendenzen, die seit der Vorkriegszeit zu beobachten sind, ein. Die Zahl der Unfälle, in denen ein Kraftfahrzeug beteiligt war, hat anteilmässig geringfügig zugenommen. Der Anteil der Radfahrer und Fussgänger dagegen ist leicht zurückgegangen. Dies lässt sich wohl damit erklären, dass Fussgänger und Radfahrer sich zunehmend an die Eigenart des Kraftverkehrs auf der Fahrbahn gewöhnen und ihre Fahr- bzw. Gehweise danach richten. Bei dem Rückgang des Anteils der bespannten Fuhrwerke von 1,6 vH 1951 auf 1,3 vH 1952 kommt hinzu, dass sich deren Gesamtzahl laufend verringert.

An den rund 366 000 Strassenverkehrsunfällen des Jahres 1952 im Bundesgebiet (ohne Südwürttemberg-Hohenzollern) waren 708 000 Verkehrsteilnehmer beteiligt. Es wurden 432 000 vorläufig festgestellte Ursachen angeschrieben. Das bedeutet, dass an einem Unfall im allgemeinen zwei, in einigen Fällen aber auch mehr oder nur ein Verkehrsteilnehmer beteiligt waren, letzteres bei den Unfällen, die z.B. durch Abkommen von der Fahrbahn und Aufahren auf einen Baum oder Stein zustandegekommen sind. Die Gesamtzahl der Ursachen ist ebenfalls höher als die der Unfälle. Hier liegt es daran, dass grundsätzlich bei jedem Unfall alle in Betracht kommenden Ursachen ermittelt werden, so dass für einen Unfall unter Umständen zwei oder drei, in vereinzelten Fällen auch vier Ursachen angeschrieben werden.

#### Vorläufig festgestellte Unfallursachen im Bundesgebiet

Ursachen	1952 1)2)			1952	1951	1937
	Stadt-	Land-	Ins-	1)2)	1)2)	
	kreise	kreise	gesamt			
	Anzahl			vH		
Ursachen beim Kraftfahrzeug oder dessen Führer	147 882	133 882	281 764	65,3	65,2	62,7
davon:						
Technische Mängel	3 868	6 961	10 829	2,5	3,0	2,5
Nichtbeachten der Vorfahrt	38 530	20 214	58 744	13,6	13,4	17,7
Falsches Einbiegen	17 772	13 104	30 876	7,2	7,0	7,5
Falsches Überholen und Vorbeifahren	33 418	36 064	69 482	16,1	15,9	9,9
Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden	2 451	7 038	9 489	2,2	2,3	4,0
Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung	3 025	1 950	4 975	1,2	1,2	1,5
Unterlassen und Nichtbeachten von Warn-, Halt- und Fahrtrichtungszeichen	7 500	4 885	12 385	2,9	2,9	.
Vorschriftswidriges Fahren an Strassenbahnhaltestellen	640	136	776	0,2	0,2	.
Übermässige Geschwindigkeit	11 972	16 757	28 729	6,6	6,0	7,8
Fahrer unter Alkoholeinfluss	7 646	8 812	16 458	3,8	4,2	3,5
Nichtbeachten der Ablendungsvorschriften	547	2 093	2 640	0,6	0,8	0,6
Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers	300	1 616	1 916	0,4	0,5	.
Durchbrechen geschlossener oder niedergehender Bahnschranken	320	551	871	0,2	0,2	.
Nichtbeachten der für unbeschränkte Bahnübergänge geltenden Warnzeichen	167	661	828	0,2	0,2	.
Sonstige Ursachen beim Kraftfahrer	19 726	13 040	32 766	7,6	7,4	7,7
Ursachen beim Radfahrer	23 272	18 959	42 231	9,8	11,2	10,9
Ursachen beim Fussgänger	19 792	15 329	35 121	8,1	9,0	9,1
Ursachen bei der Strasse	12 494	26 866	39 360	9,1	6,7	8,6
Ursachen durch Witterungseinflüsse	2 679	8 096	10 775	2,5	2,1	0,9
Andere Ursachen	8 464	13 786	22 250	5,2	5,8	7,8
Insgesamt	214 583	216 918	431 501	100	100	100

1) Ohne Südwürttemberg-Hohenzollern.- 2) Einschl. Nachmeldungen.

Die Zusammensetzung der Ursachen unterliegt nur in einem längeren Zeitablauf gewissen kennzeichnenden Änderungen. Es hat sich der Anteil des falschen Überholens und Vorbeifahrens, der 1937 rund ein Sechstel der Ursachen beim Kraftfahrzeug und dessen Führer betraf, auf etwa ein Viertel im Jahr 1952 erhöht. Diese Ursache ist typisch für starke Verkehrsdichte; sie ist zahlenmässig am stärksten vertreten und verdient es, mit am wichtigsten genommen zu werden, zumal das überholende Fahrzeug seine Geschwindigkeit meist erheblich erhöhen muss und derartige Unfälle besonders schwere Folgen haben. Insgesamt gleichen sich die Zahlen der in Stadtkreisen und Landkreisen festgestellten Unfallursachen ungefähr aus, doch gibt es Ursachengruppen, die für Stadtkreise typisch sind (Nichtbeachten der Vorfahrt und der polizeilichen Verkehrsregelung, falsches Einbiegen, falsches Verhalten der Fussgänger und Radfahrer), aber auch solche, die überwiegend in Landkreisen vorkommen (Nichtplatzmachen beim Überholtwerden, übermässige Geschwindigkeit, Nichtbeachten der Abblendvorschriften, Ermüdung, Einflüsse der Witterung und Strassenbeschaffenheit).

Bei den Bemühungen um die Steigerung der Verkehrssicherheit leistet die Ursachenforschung wichtige Dienste. Mit Hilfe des am 1. Januar 1953 in Kraft getretenen erweiterten statistischen Meldeblattes für Strassenverkehrsunfälle wird es möglich sein, auf diesem Gebiete in Zukunft zu neuen Erkenntnissen zu gelangen.

#### Anlagen:

Übersicht 1: Die Strassenverkehrsunfälle im Bundesgebiet im Jahre 1952

Übersicht 2: Die Strassenverkehrsunfälle in den Grösstädten des Bundesgebietes im Jahre 1952

Übersicht 3: Die Strassenverkehrsunfälle im Bundesgebiet nach Wochentagen und Tagesstunden im Jahre 1952

Übersicht 1: Die Strassenverkehrsunfälle im Bundesgebiet<sup>1)</sup> im Jahre 1952

Gegenstand der Nachweisung	1 9 5 2			Zu- oder Abnahme gegenüber 1951		
	Stadt- kreise	Land- kreise	insgesamt	Stadt- kreise	Land- kreise	insgesamt
<u>A. Unfälle nach Ort und Art:</u>						
1. Unfälle innerhalb geschlossener Ortsteile:						
a) Zusammenstöße von Fahrzeugen	99 328	49 046	148 374	+ 14,2	+ 16,4	+ 14,9
b) Aufprall eines fahrenden auf ein haltendes Fahrzeug	32 507	13 442	45 949	+ 26,8	+ 26,6	+ 26,7
c) Andere Unfälle	48 578	39 999	88 577	+ 8,8	+ 12,4	+ 10,3
2. Unfälle außerhalb geschlossener Ortsteile:						
a) Zusammenstöße von Fahrzeugen	3 697	31 210	34 897	+ 29,2	+ 28,1	+ 28,2
b) Aufprall eines fahrenden auf ein haltendes Fahrzeug	1 049	6 994	8 043	+ 43,3	+ 27,9	+ 29,7
c) Andere Unfälle	2 782	36 910	39 692	+ 28,0	+ 21,6	+ 22,0
Z u s a m m e n	187 931	177 601	365 532	+ 15,3	+ 19,6	+ 17,3
3. Von den unter 2 aufgeführten Unfällen ereigneten sich:						
a) auf einer Bundesautobahn	1 128	5 574	6 702	+ 44,2	+ 24,9	+ 27,8
b) auf einer Bundesstraße	4 336	35 326	39 662	+ 29,9	+ 23,7	+ 24,4
c) auf einer anderen Straße	2 054	34 214	36 268	+ 25,1	+ 26,0	+ 25,9
4. Unfälle auf einer Straßenkreuzung oder Einmündung	83 995	41 624	125 619	+ 15,5	+ 15,5	+ 15,5
5. Unfälle auf einer Kreuzung einer Straße mit der Eisenbahn	701	1 701	2 402	+ 12,7	+ 14,0	+ 13,6
6. Unfälle bei denen ein Kraftfahrzeug beteiligt war	172 702	166 842	339 544	+ 16,4	+ 22,0	+ 19,1
7. Unfälle, bei denen Personen getötet oder verletzt wurden						
a) innerhalb geschlossener Ortsteile	83 137	54 079	137 216	+ 11,5	+ 9,8	+ 10,8
b) außerhalb geschlossener Ortsteile	4 028	42 248	46 276	+ 23,1	+ 19,3	+ 19,7
8. Unfälle mit Personen- und Sachschaden	66 973	79 396	146 359	+ 17,6	+ 15,5	+ 16,4
9. Unfälle nur mit Personenschaden	20 192	16 941	37 133	- 0,2	- 0,4	- 2,0
10. Unfälle nur mit Sachschaden	100 766	81 274	182 040	+ 18,4	+ 27,8	+ 22,4
<u>B. An dem Unfall beteiligte Verkehrsteilnehmer:</u>						
0. Kraftfahrzeuge der Besatzungsmächte	18 985	13 217	32 202	+ 11,3	+ 33,3	+ 19,3
1. Personen- (auch Kranken-)Kraftwagen, auch mit Anhängern	115 148	92 599	207 747	+ 25,9	+ 34,4	+ 29,6
2. Kraftdroschken	3 763	638	4 401	+ 32,9	+ 14,3	+ 29,8
3. Kraftomnibusse, auch mit Anhängern	5 385	6 645	12 030	+ 24,0	+ 27,3	+ 25,8
4. Liefer- oder Lastkraftwagen	60 851	42 972	103 823	+ 10,7	+ 20,1	+ 14,4
5. Liefer- oder Lastkraftwagen mit Anhängern	13 359	25 926	39 285	+ 9,6	+ 17,7	+ 14,8
6. Elektrokarren, auch mit Anhängern	207	149	356	- 5,1	+ 19,2	+ 3,8
7. Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen, auch mit Anhängern	2 566	6 454	9 020	- 2,3	+ 14,8	+ 9,4
8. Kraftträder über 250 cm <sup>3</sup> ) auch mit Beiwagen	8 228	8 699	16 927	+ 11,1	+ 10,7	+ 10,9
9. Krafttrader bis 250 cm <sup>3</sup> )	42 364	55 891	98 255	+ 22,4	+ 22,5	+ 22,5
10. Kraftwagen für Feuerlöschzwecke	197	197	394	+ 31,3	- 10,9	+ 6,2
11. Sonstige Kraftfahrzeuge	972	638	1 610	+ 63,4	- 7,5	+ 25,3
12. Straßenbahnen	11 508	665	12 173	+ 0,1	- 8,2	- 0,4
13. Eisenbahnen	336	1 038	1 374	- 13,0	+ 11,6	+ 4,4
14. Bespannte Fuhrwerke (auch bespannte Schlitten)	2 017	7 416	9 433	- 14,8	- 2,6	- 5,5
15. Fahrräder	50 982	38 125	89 107	+ 5,5	+ 0,7	+ 3,4
16. Fahrräder mit Hilfsmotor	1 752	1 128	2 880	+ 88,8	+ 107,4	+ 95,7
17. Sonstige Fahrzeuge	1 675	1 917	3 592	- 3,6	- 1,4	- 2,4
18. Trittbrettfahrer	70	96	166	+ 4,5	+ 52,4	+ 27,7
19. a) Fußgänger	27 476	26 756	54 232	+ 7,0	+ 12,8	+ 9,8
b) Fußgänger b. Besteigen o. Verlassen der Straßenbahn	1 153	87	1 240	- 2,7	- 18,7	- 4,0
c) Fußgänger beim Besteigen oder Verlassen eines sonstigen Verkehrsmittels	267	490	757	- 10,1	- 5,2	- 7,0
20. Geführte oder frei herumlaufende Tiere	1 504	5 057	6 561	+ 25,8	+ 13,7	+ 16,3
21. Sonstige Verkehrsteilnehmer (Reiter usw.)	276	556	832	+ 2,2	+ 36,9	+ 23,1
Z u s a m m e n	371 041	337 356	708 397	+ 15,1	+ 19,9	+ 17,3

1) Ohne Südwürttemberg-Hohenzollern, für das nur Angaben über die Zahl der Unfälle insgesamt sowie über die getöteten und verletzten Personen vorliegen. Infolge von Nachmeldungen stimmen die Jahreszahlen dieses Berichtes mit den aus den vier Vierteljahre gebildeten Summen (Statistische Berichte V/11/10 - 13) teilweise nicht überein.

Gegenstand der Nachweisung	1 9 5 2			Zu- oder Abnahme gegenüber 1951		
	Stadt- kreise	Land- kreise	insgesamt	Stadt- kreise	Land- kreise	insgesamt
<u>Getötete unter 14 Jahren</u>	C. Getötete <sup>1)</sup> und verletzte Personen					
Männliche auf Kraftfahrzeugen	10	50	60	- 23,1	- 23,1	- 23,1
auf Fahrrädern	33	87	120	- 25,7	+ 6,1	- 5,5
Fußgänger	126	234	360	- 13,7	- 0,9	- 5,8
Andere	4	24	28	- 50,0	- 4,0	- 15,2
Weibliche auf Kraftfahrzeugen	3	19	22	- 40,0	- 32,2	- 33,3
auf Fahrrädern	8	38	46	- 55,6	- 15,6	- 27,0
Fußgänger	63	150	213	- 25,9	- 13,9	- 21,1
Andere	4	5	10	+ 33,3	- 25,0	- 9,1
<u>Getötete über 14 Jahre</u>						
Männliche auf Kraftfahrzeugen	687	2 353	3 040	- 0,9	+ 8,9	+ 6,6
auf Fahrrädern	384	645	1 029	- 7,7	+ 6,1	+ 0,5
Fußgänger	510	451	961	- 8,3	- 6,6	- 7,5
Andere	27	85	112	- 38,6	- 3,4	- 15,2
Weibliche auf Kraftfahrzeugen	100	393	493	- 7,4	+ 32,3	+ 21,7
auf Fahrrädern	80	193	273	- 26,6	- 11,5	- 16,5
Fußgänger	287	248	535	+ 25,3	- 2,8	+ 10,5
Andere	15	23	38	+ 7,1	+ 4,5	+ 5,6
Z u s a m m e n .....	2 341	4 999	7 340	- 6,1	+ 4,0	+ 0,6
darunter innerhalb geschlossener Ortsteile	2 068	1 926	3 994	- 7,0	+ 1,5	- 3,1
<u>Verletzte unter 14 Jahren</u>						
Männliche auf Kraftfahrzeugen	614	1 406	2 020	+ 14,8	+ 16,7	+ 16,1
auf Fahrrädern	2 014	2 219	4 233	+ 8,9	+ 0,8	+ 4,5
Fußgänger	4 212	4 930	9 142	+ 5,8	+ 5,0	+ 5,3
Andere	138	316	454	+ 13,2	+ 5,0	- 1,3
Weibliche auf Kraftfahrzeugen	353	684	1 037	+ 7,0	+ 21,9	+ 16,4
auf Fahrrädern	771	930	1 701	+ 20,1	- 5,6	+ 4,5
Fußgänger	2 850	3 284	6 134	+ 10,0	+ 5,8	+ 7,7
Andere	90	132	222	+ 23,3	+ 10,0	+ 15,0
<u>Verletzte über 14 Jahre</u>						
Männliche auf Kraftfahrzeugen	37 521	58 131	95 652	+ 22,9	+ 22,7	+ 22,8
auf Fahrrädern	19 930	14 992	34 922	+ 6,7	+ 2,9	+ 5,1
Fußgänger	9 404	8 488	17 892	+ 5,8	+ 20,1	+ 12,1
Andere	1 223	1 316	2 539	- 7,7	- 2,0	- 4,8
Weibliche auf Kraftfahrzeugen	7 642	12 657	20 299	+ 32,9	+ 31,0	+ 31,7
auf Fahrrädern	7 978	6 675	14 653	+ 11,3	+ 3,1	+ 7,4
Fußgänger	8 011	6 252	14 263	+ 6,8	+ 11,8	+ 8,9
Andere	672	391	1 063	- 9,1	- 6,5	- 8,1
Z u s a m m e n .....	103 423	122 803	226 226	+ 14,0	+ 16,2	+ 15,2
darunter innerhalb geschlossener Ortsteile	97 975	65 918	163 893	+ 13,5	+ 12,3	+ 13,0

1) In den Zahlen der Getöteten sind die an den Folgen eines Straßenverkehrsunfalles später Gestorbenen nicht enthalten.

noch: Übersicht 1

Gegenstand der Nachweisung	1952			Zu- oder Abnahme gegenüber 1951		
	Stadt- kreise	Land- kreise	Ins- gesamt	Stadt- kreise	Land- kreise	Ins- gesamt
<b>D. Vorläufig festgestellte Unfallursachen</b>						
1. Ursachen beim Kraftfahrzeug oder dessen Führer:						
a) Technische Mängel	3 860	5 961	10 829	- 2,6	+ 2,5	+ 0,6
b) Nichtbeachten der Vorfahrt	38 530	20 214	58 744	+ 20,8	+ 22,8	+ 21,5
c) Falsches Einbiegen	17 772	13 104	30 876	+ 22,8	+ 22,3	+ 22,6
d) Falsches Überholen und Vorbeifahren	33 418	36 064	69 482	+ 16,9	+ 25,9	+ 21,4
e) Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholtwerden	2 451	7 038	9 489	- 7,2	+ 12,9	+ 6,9
f) Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung	3 025	1 950	4 975	+ 15,1	+ 7,7	+ 12,1
g) Unterlassen und Nichtbeachten von Warn-, Halt- und Fahrtrichtungszeiten	7 500	4 885	12 385	+ 23,0	+ 14,8	+ 19,9
h) Vorschriftswidriges Fahren an Straßenbahnhaltestellen	640	136	776	+ 3,5	- 13,4	+ 3,9
i) Übermäßige Geschwindigkeit	11 972	16 757	28 729	+ 26,1	+ 39,2	+ 33,4
k) Fahrer unter Alkoholeinfluß	7 646	9 812	16 458	+ 7,0	+ 11,2	+ 9,2
l) Nichtbeachten der Abblendvorschriften	547	2 093	2 640	- 8,1	- 7,4	- 7,5
m) Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers	300	1 616	1 916	- 0,3	+ 11,8	+ 9,7
n) Durchbrechen geschlossener oder niedergehender Bahnschranken	320	551	871	+ 23,6	+ 44,2	+ 35,6
o) Nichtbeachten der für unbeschränkte Bahnübergänge geltenden Warnzeichen	167	661	828	+ 7,7	+ 8,9	+ 9,7
p) Sonstige Ursachen beim Kraftfahrer	19 726	13 040	32 766	+ 19,8	+ 28,1	+ 23,0
Zusammen	147 882	133 882	281 764	+ 18,1	+ 21,8	+ 19,8
2. Ursachen beim Fahrrad oder Radfahrer:	23 272	18 959	42 231	+ 7,4	+ 2,2	+ 5,0
3. Ursachen bei einem anderen Fahrzeug oder dessen Führer	3 659	4 629	8 288	- 2,0	+ 0,6	- 0,6
4. Ursachen beim Fußgänger	19 792	15 329	35 121	+ 7,1	+ 10,6	+ 8,6
5. Ursachen bei der Straße:						
a) Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn	10 645	22 311	32 956	+ 68,9	+ 83,8	+ 78,7
b) Schlechter Zustand der Straßenoberfläche	859	2 104	2 963	+ 11,8	+ 19,0	+ 16,8
c) Sonstige Mängel der Straße	990	2 451	3 441	+ 7,7	+ 13,7	+ 11,9
Zusammen	12 494	26 866	39 360	+ 56,4	+ 67,3	+ 63,7
6. Ursachen durch Witterungseinflüsse:						
a) Nebel	498	1 995	2 493	- 7,8	- 12,8	- 11,8
b) Starker Regen, Hagel, Schneegestöber und ähnl.	1 597	4 362	5 959	+ 50,5	+ 76,2	+ 68,5
c) Sonstige Ursachen durch Witterungseinflüsse	594	1 739	2 323	+ 59,6	+ 62,5	+ 61,3
Zusammen	2 679	8 096	10 775	+ 36,2	+ 38,8	+ 38,1
7. Andere Ursachen:						
a) Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranke	40	70	110	+ 8,1	- 15,7	- 8,3
b) Mangelhafte Beschaffenheit der für Bahnübergänge geltenden Warnzeichen	42	79	121	+ 13,5	- 2,5	+ 2,5
c) Sonstige Ursachen	4 723	9 008	13 731	+ 8,3	+ 12,2	+ 10,8
Zusammen	4 805	9 157	13 962	+ 8,4	+ 11,7	+ 10,6
Vorläufig festgestellte Unfallursachen insgesamt	214 583	216 918	431 501			
8. Ursache nicht festgestellt	2 625	3 641	6 266	- 18,4	- 1,7	- 9,5

Übersicht 2: Die Straßenverkehrsunfälle in den Großstädten des Bundesgebietes  
im Jahre 1952

Großstadt	U n f ä l l e			G e t ö t e t e 1)			V e r l e t z t e		
	1952	Zu- oder Abnahme gegenüber		1952	Zu- oder Abnahme gegenüber		1952	Zu- oder Abnahme gegenüber	
		1951	1950		1951	1950		1951	1950
		vH			vH			vH	
Aachen	1 615	+ 23,0	+ 47,5	9	- 35,7	+ 50,0	654	+ 4,3	+ 26,3
Augsburg	1 983	+ 12,6	.	18	- 35,7	.	1 213	+ 1,6	.
Bielefeld	1 140	+ 10,3	+ 69,9	14	- 36,4	+ 75,0	802	+ 11,2	+ 70,3
Bochum	2 103	+ 20,0	+ 69,9	48	+ 11,6	+ 41,2	1 402	+ 12,2	+ 66,9
Bonn	1 276	+ 97,2	+ 227,2	16	+ 0,0	- 20,0	697	+ 60,2	+ 153,5
Braunschweig	2 927	+ 19,5	+ 32,2	21	- 25,0	- 36,4	1 800	+ 26,0	+ 42,3
Bremen	4 740	+ 13,5	+ 2,4	59	+ 1,7	- 10,6	2 425	+ 13,8	+ 8,2
Bremerhaven	1 090	+ 20,2	+ 68,2	6	- 45,5	- 45,5	489	+ 4,7	+ 48,2
Darmstadt	1 285	+ 14,0	+ 56,9	14	- 6,7	+ 100,0	781	+ 20,9	+ 69,8
Dortmund	5 464	+ 43,0	+ 78,5	74	- 10,8	+ 10,4	3 288	+ 36,5	+ 89,6
Düsseldorf	7 182	+ 22,6	+ 64,6	131	+ 12,9	+ 42,4	3 195	+ 19,4	+ 57,2
Duisburg	4 250	+ 24,4	+ 72,4	76	+ 15,2	+ 55,1	2 468	+ 25,5	+ 93,7
Essen	5 871	+ 22,7	+ 62,5	97	- 1,0	+ 61,7	3 007	+ 20,2	+ 62,3
Flensburg	749	+ 20,6	+ 35,9	6	- 45,5	+ 20,0	423	+ 15,9	+ 41,0
Frankfurt/Main	9 771	+ 20,4	+ 46,1	93	- 8,8	+ 16,3	4 689	+ 18,4	+ 66,8
Freiburg	1 891	+ 20,0	+ 34,8	29	+ 61,1	+ 93,3	1 233	+ 20,5	+ 36,2
Fürth	1 003	+ 5,9	.	16	+ 23,1	.	513	+ 6,9	.
Gelsenkirchen	2 446	+ 4,1	+ 36,5	19	- 9,5	+ 11,8	1 598	+ 18,1	+ 60,6
Hagen	1 514	+ 14,8	+ 84,6	12	+ 300,0	+ 100,0	767	+ 17,6	+ 53,4
Hamburg	18 473	+ 7,4	+ 45,6	150	- 11,3	+ 8,7	8 566	+ 16,0	+ 47,7
Hannover	5 586	+ 1,8	+ 18,2	62	- 21,5	+ 0,0	3 163	+ 5,7	+ 32,9
Heidelberg	1 928	- 3,7	+ 15,6	25	+ 25,0	+ 47,1	896	- 0,9	+ 19,0
Herne	729	+ 11,0	+ 60,9	10	+ 42,9	+ 150,0	483	+ 12,1	+ 56,8
Karlsruhe	2 810	+ 11,9	+ 43,5	41	+ 41,4	+ 51,9	1 592	+ 6,9	+ 49,6
Kassel	1 900	+ 32,8	+ 59,5	20	+ 25,0	+ 25,0	1 032	+ 33,9	+ 65,1
Kiel	1 882	+ 7,7	+ 28,7	24	+ 14,3	+ 9,1	949	+ 0,4	+ 31,8
Köln	9 146	+ 21,5	+ 79,1	90	- 2,2	- 9,1	4 471	+ 21,3	+ 76,4
Krefeld	1 339	- 1,8	+ 6,4	19	- 38,7	- 47,2	1 127	+ 19,1	+ 62,4
Ludwigshafen	1 130	+ 12,8	.	12	- 20,0	.	747	+ 6,0	.
Lübeck	1 614	+ 7,2	+ 44,2	12	- 25,0	+ 50,0	868	+ 10,4	+ 58,7
Mainz	1 106	+ 10,0	.	18	+ 5,9	.	585	+ 4,3	.
Mannheim	4 069	+ 14,1	+ 50,7	44	+ 7,3	+ 15,8	2 057	+ 3,2	+ 33,6
München-Gladbach	1 274	+ 4,2	+ 34,8	23	+ 35,3	+ 53,3	746	+ 5,5	+ 43,5
Mülheim/Ruhr	1 634	+ 24,1	+ 35,9	11	+ 37,5	+ 22,2	1 092	+ 44,1	+ 59,6
München	11 733	+ 4,9	.	167	- 20,1	.	6 713	+ 4,1	.
Münster	1 327	+ 22,6	+ 37,0	18	- 5,3	+ 0,0	852	+ 24,4	+ 51,3
Nürnberg	4 390	+ 8,3	.	60	- 24,1	.	2 612	+ 6,2	.
Oberhausen	1 659	+ 25,3	+ 56,2	30	+ 3,4	+ 76,5	1 130	+ 29,3	+ 88,0
Oldenburg	1 136	+ 29,8	+ 45,3	12	- 29,4	- 65,7	671	+ 35,8	+ 56,0
Recklinghausen	949	+ 15,7	+ 75,4	21	+ 16,7	+ 61,5	557	+ 17,0	+ 75,7
Regensburg	1 027	- 5,4	.	8	- 33,3	.	671	- 6,7	.
Remscheid	703	+ 20,4	+ 75,3	4	- 42,9	- 55,6	440	+ 1,4	+ 67,3
Salzgitter	733	+ 21,6	+ 51,4	12	- 7,7	- 14,3	497	+ 25,5	+ 44,9
Solingen	1 041	+ 13,4	+ 62,9	14	+ 27,3	+ 55,6	661	+ 8,9	+ 72,6
Stuttgart	6 985	+ 9,6	+ 30,8	87	- 12,1	+ 3,3	3 234	+ 3,0	+ 23,7
Wiesbaden	2 732	+ 22,3	+ 58,0	39	+ 95,0	+ 21,9	1 386	+ 15,1	+ 70,9
Wuppertal	2 304	+ 18,0	+ 52,3	26	- 45,8	- 35,0	1 265	+ 18,6	+ 46,2

1) In den Zahlen über die getöteten Personen sind die an den Folgen eines Straßenverkehrsunfalles später Gestorbenen nicht enthalten.

Übersicht 3: Die Strassenverkehrsunfälle im Bundesgebiet<sup>1)</sup> nach Wochentagen und Tagesstunden  
im Jahre 1952

Wochentage	Unfälle insgesamt	davon ereigneten sich . . . . . Unfälle in der Zeit von:												Ohne Stunde angab	
		0 bis 2	über 2 bis 4	über 4 bis 6	über 6 bis 8	über 8 bis 10	über 10 bis 12	über 12 bis 14	über 14 bis 16	über 16 bis 18	über 18 bis 20	über 20 bis 22	über 22 bis 24		
		In Stadt- und Landkreisen													
Sonntag	34 150	1 650	1 161	815	1 053	2 014	3 664	3 974	4 752	4 896	5 055	2 992	2 019	105	
Montag	49 440	1 280	646	770	3 753	5 080	6 584	5 802	6 259	8 654	6 372	2 627	1 481	132	
Dienstag	48 521	795	543	856	3 588	5 154	6 507	5 955	6 392	8 514	6 134	2 506	1 457	120	
Mittwoch	47 436	793	403	707	3 396	4 718	6 254	6 015	6 197	8 375	6 254	2 677	1 531	116	
Donnerstag	46 715	797	478	680	3 354	4 751	6 010	5 615	6 100	8 158	6 409	2 726	1 534	103	
Freitag	50 802	896	508	710	3 643	4 949	6 501	6 132	6 637	9 070	6 909	3 061	1 683	103	
Sonnabend	52 238	1 039	535	773	3 222	4 954	7 626	8 565	7 862	7 114	5 746	2 934	1 760	108	
Insgesamt	329 302	7 250	4 274	5 311	22 009	31 620	43 146	42 058	44 199	54 781	42 879	19 523	11 465	787	
		Nur in Stadtkreisen													
Sonntag	13 168	859	573	379	409	682	1 410	1 558	1 822	1 699	1 689	1 232	829	27	
Montag	25 609	455	217	296	1 936	2 536	3 607	3 183	3 338	4 800	3 074	1 328	788	51	
Dienstag	25 923	367	249	388	1 953	2 650	3 609	3 354	3 489	4 754	3 013	1 254	799	44	
Mittwoch	25 443	416	181	312	1 824	2 549	3 511	3 316	3 380	4 726	3 009	1 345	841	33	
Donnerstag	24 306	378	218	288	1 750	2 484	3 226	3 017	3 178	4 459	3 093	1 362	816	37	
Freitag	27 266	411	237	316	1 911	2 614	3 650	3 431	3 621	5 024	3 476	1 603	923	46	
Sonnabend	27 974	532	282	376	1 756	2 686	4 445	5 149	4 140	3 433	2 737	1 430	957	51	
Insgesamt	169 689	3 421	1 957	2 355	11 539	16 201	23 458	23 008	22 968	28 895	20 091	9 554	5 953	289	
		Nur in Landkreisen													
Sonntag	20 982	791	588	436	644	1 332	2 254	2 416	2 930	3 197	3 366	1 760	1 190	78	
Montag	23 831	825	429	474	1 817	2 544	2 977	2 619	2 921	3 854	3 298	1 299	693	81	
Dienstag	22 598	428	294	468	1 635	2 504	2 898	2 601	2 903	3 760	3 121	1 252	658	76	
Mittwoch	21 993	377	222	395	1 572	2 169	2 743	2 699	2 817	3 649	3 245	1 332	690	83	
Donnerstag	22 409	419	260	392	1 604	2 267	2 784	2 598	2 922	3 699	3 316	1 364	718	66	
Freitag	23 536	482	271	394	1 732	2 335	2 851	2 701	3 016	4 046	3 433	1 458	760	57	
Sonnabend	24 264	507	253	397	1 466	2 268	3 181	3 416	3 722	3 681	3 009	1 504	803	57	
Insgesamt	159 613	3 829	2 317	2 956	10 470	15 419	19 688	19 050	21 231	25 886	22 788	9 969	5 512	498	

1) Bundesgebiet ohne Württemberg-Baden und Südwürttemberg-Hohenzollern