

STATISTIK DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Band 157

**DIE STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE
IM JAHRE 1954**



Herausgeber: Statistisches Bundesamt · Wiesbaden

Verlag W. Kohlhammer GmbH · Stuttgart

Statist. Bundesamt - Bibliothek



13-02086

C 13-020841

44a

Inhalt

Seite

Vorwort	3
Textteil	
I. Methodische Erläuterungen	
1. Abgrenzung des Erhebungsbereichs	5
2. Erhebungseinheit	5
3. Erhebungsmerkmale	5
4. Erhebungsweg und Bekanntgabe der Ergebnisse	6
5. Aufbau des Tabellenwerkes	7
II. Auswertung der Ergebnisse	
1. Allgemeines	8
2. Zeitlicher Rhythmus des Unfallverlaufs	8
3. Unfälle nach Art und Ort	9
4. An Unfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer	11
5. Unfallursachen	11
6. Unfallopfer	14
Anhang: Muster des Meldeblattes und des Merkblattes	15
Tabellenteil	
I. Straßenverkehrsunfälle im Bundesgebiet und in Berlin (West) 1954	
1. Straßenverkehrsunfälle nach Monaten und Unfallfolgen	21
2. Straßenverkehrsunfälle nach Wochentagen und Unfallfolgen	22
3. Straßenverkehrsunfälle nach Monaten und Stunden	22
4. Straßenverkehrsunfälle nach den Unfallfolgen, der Unfallart und den Besonderheiten der Straße	24
5. Straßenverkehrsunfälle nach der Art des Unfalles und nach den Unfallfolgen	30
6. Straßenverkehrsunfälle mit 1 und 2 am Unfall beteiligten Verkehrsteilnehmern	31
7. An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer	32
8. Unfallursachen (1 oder mehr Ursachen je Unfall)	33
9. Ursachen bei Unfällen mit nur 1 Ursache	40
10. Unfallursachen nach dem Unfallort	42
11. Getötete und verletzte Personen nach der Beteiligung am Straßenverkehr und nach dem Lebensalter	44
12. Straßenverkehrsunfälle in den Bundesländern und in Berlin (West)	46
13. Straßenverkehrsunfälle in den Großstädten des Bundesgebietes und in Berlin (West)	46
II. Bevölkerung, Straßennetz, Kraftfahrzeugbestand	
1. Wohnbevölkerung des Bundesgebietes	47
2. Länge der klassifizierten Straßen im Bundesgebiet und in Berlin (West)	47
3. Bestand an Kraftfahrzeugen im Bundesgebiet	47
III. Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden, Unfallopfer und Unfallursachen in einigen europäischen Ländern und in USA 1953—1954	48

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet

Erschienen im Juli 1957

Preis DM 2,—

Vorwort

Der vorliegende Band „Die Straßenverkehrsunfälle im Jahre 1954“ bringt in ähnlicher Form wie die erstmalige Veröffentlichung für das Jahr 1953 (Band 135 der Statistik der Bundesrepublik Deutschland) ausführliche Angaben über Straßenverkehrsunfälle, die an den Unfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer, die Unfallopfer und die Unfallursachen.

Einige Tabellen sind nach den inzwischen gewonnenen Erfahrungen ergänzt worden, andere, deren Tatbestände sich nur langfristig ändern, wurden aus Gründen der Arbeitseinsparung eingeschränkt.

Die ausführliche Aufbereitung und Veröffentlichung der Jahresergebnisse als Quellenmaterial in erweiterter Form kann erst im Anschluß an die laufende Berichterstattung durchgeführt werden. In der Zwischenzeit wurden bereits in verkürzter Form Jahresberichte für 1954 und 1955 mit textlicher Darstellung in der Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik“ veröffentlicht (Hefte 2 und 5/1955 bzw. 3 und 5/1956).

Das Zahlenmaterial des jetzt vorliegenden Bandes beruht auf Polizeimeldungen (Statistische Meldeblätter), die von den Statistischen Landesämtern aufbereitet wurden. Die gerichtlichen Feststellungen über die Unfallursachen, die z. T. von den ersten Feststellungen der Polizei abweichen, sind nicht eingearbeitet. Hierzu wäre ein sehr erheblicher zusätzlicher Melde- und Arbeitsaufwand nötig, ohne daß sich dadurch das Gesamtbild nennenswert ändern würde. Die Weiterverarbeitung und Zusammenfassung zu Bundesergebnissen erfolgten unter der Leitung des Direktors beim Statistischen Bundesamt P. Schmidt durch Oberregierungsrat Dr. Trüstedt und Mitarbeiter.

Wiesbaden, im Juni 1957

Dr. Gerhard Fürst

Präsident des Statistischen Bundesamtes

I. Methodische Erläuterungen

1. Abgrenzung des Erhebungsbereichs

Die Straßenverkehrsunfallstatistik dient dem Zweck, Unterlagen für Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit auf den Straßen zu gewinnen. Hieraus leitet sich die Abgrenzung ihres Bereichs gegenüber anderen Statistiken ab. Tatsachen über das Unfallgeschehen auf der Straße werden ferner ermittelt von der Versicherungsstatistik, der Unfallstatistik der Berufsgenossenschaften, der Todesursachenstatistik, der Kriminalstatistik und der Eisenbahnstatistik. Bei diesen Statistiken stehen jedoch andere Zwecke im Vordergrund, die teilweise zu anderer Fragestellung führen, oder es werden nur Teilgebiete des Unfallgeschehens auf den Straßen behandelt. So ist die Versicherungsstatistik nicht auf den Straßenverkehrsunfall als geschlossenen Vorgang, sondern auf die Schadensfälle der einzelnen beteiligten Verkehrsteilnehmer abgestellt. Die Zahlen der Unfälle lassen sich aus den Schadensfällen nach dem bisherigen Stande der Versicherungsstatistik nicht rekonstruieren. Die Todesursachenstatistik sieht den Tod durch Verkehrsunfall im Zusammenhang mit anderen Todesursachen, wie Krankheit, Altersschwäche, Selbstmord. Die Kriminalstatistik zählt unter den strafbaren Handlungen auch die (meist mit einem Straßenverkehrsunfall verbundenen) Verstöße gegen die Bestimmungen zur Ordnung des Straßenverkehrs.

Demgegenüber zielt die eigentliche Straßenverkehrsunfallstatistik darauf hin, den Unfall selbst mit seinen Beteiligten nach Ort, Art und Zeit zu erfassen, die Unfall-opfer zu ermitteln und die Ursachen festzustellen. Die hierdurch gewonnenen Aussagen können durch die anderen Statistiken wohl ergänzt, doch nicht ersetzt werden.

2. Erhebungseinheit

Erhebungseinheit der Straßenverkehrsunfallstatistik ist der einzelne Unfall. Er ist in dem für 1954 gültigen Erhebungspapier so definiert:

„Ein meldepflichtiger Unfall liegt vor, wenn infolge des Straßenverkehrs Personen verletzt oder getötet oder Sachschäden verursacht worden sind. Nicht mit dem Fahrverkehr zusammenhängende Unfälle bleiben außer Betracht.“

Hinzuzufügen ist noch, daß der Fahrverkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen gemeint ist. Aus dieser Feststellung des Begriffs ergibt sich, daß für jeden Unfall nur ein Meldeblatt aufzustellen ist, und daß z. B. Unfälle, die Fußgänger allein betreffen (Sturz bei Glatteis) oder Unfälle, die sich auf dem privaten Grundstück einer Fabrik ereignen, nicht zu den Straßenverkehrsunfällen im Sinne dieser Statistik zu rechnen sind. Eine untere Grenze des entstandenen Schadens ist nicht festgelegt. Infolgedessen gehen auch Bagatellunfälle in die Erhebung ein, soweit sie der Polizei — sie führt die statistische Erfassung durch — zur Kenntnis gelangen. Erfahrungsgemäß wird aber ein gewisser Teil der Unfälle mit nur geringfügigem Sachschaden der Polizei nicht angezeigt. Diese Unvollständigkeit kann in Kauf genommen werden, da für den Erhebungszweck die Untersuchung der schwereren Unfälle von größerer Bedeutung ist. Diese werden aber nahezu vollständig erfaßt.

3. Erhebungsmerkmale

Das mit Wirkung vom 1. 1. 1953 eingeführte und gegenüber der vorhergehenden Zeit bedeutend erweiterte Erhebungspapier („Statistisches Meldeblatt eines Straßenverkehrsunfalles“) sowie das dazugehörige Merkblatt sind für das Berichtsjahr 1954 unverändert beibehalten worden¹⁾. Zu den einzelnen Abschnitten des Meldeblattes ist zu bemerken:

¹⁾ Näheres über die Änderung des Erhebungspapiers von 1952 auf 1953 siehe in Band 135 der Statistik der Bundesrepublik Deutschland „Die Straßenverkehrsunfälle im Jahre 1953“, Seite 5.

Ort und Zeit des Unfalles (A)

Die Zeitangaben sollen eine Analyse der Unfallhäufigkeit nach Stunden, Tagen und Monaten ermöglichen. Die über die bezirkliche Zuordnung hinaus geforderten eigentlichen Ortsangaben sind für eine zusätzliche Auswertung des Meldeblattes durch regionale Stellen (Statistische Landesämter, Statistische Ämter der Städte, Polizei) bestimmt und sollen Eintragungen in Karten und Stadtpläne ermöglichen. Sie haben dadurch Bedeutung hauptsächlich als Unterlage für örtliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Nähere Beschreibung des Unfallortes (B)

Es gilt

als geschlossene Ortslage:

der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend mit Wohnhäusern, gewerblichen oder öffentlichen Bauten bedeckt ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht.

als nicht geschlossene Ortslage:

alle übrigen Teile des Gemeindebezirks.

Die Merkmale unter B 1. a—e und B 6. a—e ergeben bei der Aufbereitung der Angaben je eine volle Gliederung der Gesamtheit der Unfälle. Durch die Merkmale B 2. a—b, B 3. a—b, 4. und 5. werden Unfälle an einigen besonderen Straßenstellen herausgehoben.

Art des Unfalles (C)

Die Merkmale unter C eignen sich besonders für eine Kombination mit denen des Unfallortes und der Unfallschwere.

Durch das Merkmal „Auffahren auf ein anderes Hindernis“ sollen die Unfälle erfaßt werden, bei denen das Fahrzeug auf einen festen Gegenstand auf der Fahrbahn oder dicht neben der Fahrbahn stößt; dazu gehören einerseits z. B. Geröll, Absperrschranken, Material und Gerät von Baustellen, andererseits Straßenbäume, Straßengeländer, Begrenzungssteine usw.

Am Unfall beteiligte Verkehrsteilnehmer (D)

Die Merkmale D 1.—10. enthalten eine Aufgliederung der an Unfällen beteiligten Kraftfahrzeuge. Die unter D 1. b nachgewiesenen Zivilkraftfahrzeuge der ausländischen Streitkräfte bestehen hauptsächlich aus Personenkraftwagen, während die Militärkraftfahrzeuge meist Lastkraftfahrzeuge oder Fahrzeuge ähnlichen Charakters sind. Die unter D 15. aufgeführten Fahrräder mit Hilfsmotor, in der Hauptsache Mopeds, sind im Abschnitt D des Meldeblattes nicht zu den Kraftfahrzeugen gerechnet worden, da Mopeds bei den Ursachen und Unfallfolgen (Abschnitte F und G des Meldeblattes) im Jahre 1954 noch zusammen mit den gewöhnlichen Fahrrädern angeschrieben und in der Kraftfahrzeugbestandsstatistik noch nicht erfaßt worden sind.

Für die Eintragungen unter D 11. und D 12. wird ein Straßenbahnzug oder Eisenbahnzug, ohne Rücksicht auf die Zahl der Wagen, als eine Zählseinheit gerechnet. Im übrigen erscheinen in diesen Positionen nur Schienenfahrzeuge; wird ein Kraftomnibus der Deutschen Bundesbahn in einen Unfall verwickelt, so erfolgt die Eintragung unter „D 6. Kraftomnibusse“.

Beteiligte Kraftfahrzeugführer (E)

Auch 1954 war die Erfassung dieser Merkmale noch unvollständig. Die Ergebnisse wurden deshalb nicht in das Tabellenwerk aufgenommen.

Unfallursachen (F)

Die Erfassung der Ursachen und Umstände, die einen Straßenverkehrsunfall ausgelöst oder an seinem Zustandekommen mitgewirkt haben, ist sehr schwierig und stellt an den aufnehmenden Polizeibeamten erhebliche Anforderungen. Trotzdem ist von den maßgebenden Stellen auf eine Ursachenermittlung an Ort und Stelle nicht verzichtet worden, da nur ein kleiner Teil der Verkehrsunfälle gerichtlich untersucht und abgeurteilt wird und da bei Darstellung der laufenden Statistik (monatliche und jährliche Veröffentlichungen) nicht auf die zu verschiedenen Zeiten und oft recht spät ergehenden Gerichtsurteile gewartet werden kann. Auch auf die Möglichkeit, durch nachträgliche Einarbeitung der gerichtlichen Entscheidungen einen gewissen Teil der Ursachenstatistik vorhergehender Berichtsjahre gegebenenfalls zu berichtigen, mußte wegen des sehr erheblichen Melde- und Arbeitsaufwandes zunächst verzichtet werden, wie bereits im Vorwort vermerkt wurde. Das Gesamtbild würde sich dadurch wahrscheinlich nicht nennenswert ändern.

Die Unfallursachen können nach drei Verfahren statistisch erfaßt werden:

- a) Gemeldet wird nur eine Ursache als Hauptursache,
- b) Gemeldet werden eine oder mehrere Ursachen mit Bezeichnung der Hauptursache,
- c) Gemeldet werden eine oder mehrere Ursachen ohne Bezeichnung der Hauptursache.

Wegen der großen Schwierigkeiten der Ursachenermittlung ist bisher nach dem Grundsatz gehandelt worden, möglichst nur solche Ursachen zu erfassen, die sich objektiv feststellen lassen. Jeder Versuch, die hinter einem Verstoß gegen die Verkehrsbestimmungen liegenden tieferen Ursachen zu erfahren, mußte demnach unterbleiben. Dadurch wurde der Kreis der zu erfassenden Fälle mehrerer Ursachen je Unfall zwar eingengt, blieb aber noch an sich beträchtlich. Hierbei den Polizeibeamten die Entscheidung über die Hauptursache zuzumuten, erschien nicht tragbar. So blieb nur übrig, einstweilen das Verfahren c) anzuwenden.

Demnach werden je nach dem Charakter des Unfalles eine oder mehrere Ursachen angeschrieben, ohne daß allerdings die Hauptursache besonders gekennzeichnet wird. Die Gesamtzahl der Ursachen und Umstände ist also höher als die Zahl der Unfälle, und zwar um so viel wie Mitursachen angeschrieben wurden. Im Jahre 1954 entfielen auf 493 687 Unfälle aller Art insgesamt 708 583 Ursachen, also 1,44 Ursachen je Unfall. Jedenfalls vermittelt das z. Z. angewandte Verfahren einen Einblick in die allgemeine Verteilung der Ursachen und Mitursachen. Durch eine besondere Aufbereitung für den vorliegenden Jahresbericht ist es auch erstmals möglich geworden, die Unfälle mit einer Ursache, bei denen das Problem der Haupt- oder Nebenursache entfällt, getrennt darzustellen. Deren Zahl betrug 1954 67,3 vH aller Unfälle.

Unfallfolgen (G)

In der Gliederung nach Altersklassen sind bei den Jugendlichen, die einem Unfall zum Opfer fielen, Grenzen bei 6 und bei 14 Jahren gezogen worden. Damit wird zwischen dem Beginn der Schulpflicht und ihrem Ende bzw. dem Eintritt in das Berufsleben unterschieden; zwei Zeitpunkte, die für das Verhalten der Jugendlichen im Straßenverkehr von Bedeutung sind. Folgende Begriffe werden verwendet:

Getötete Person:

wer auf der Stelle getötet wurde oder innerhalb 30 Tagen an den Folgen des Unfalles starb.

Verletzte Person:

- a) wer unmittelbar zu stationärer Behandlung in ein Krankenhaus eingeliefert wurde (Schwerverletzte);
- b) wer sich ohne fremde Hilfe vom Unfallort entfernen konnte (Leichtverletzte).

Für die Angabe des bei einem Unfall entstandenen Sachschadens sind, einer internationalen Empfehlung folgend, zwei Klassen gebildet worden, und zwar „DM 200 und weniger“ und „mehr als DM 200“. Für die niedrigere Klasse besteht keine Grenze nach unten (vgl. 2. Erhebungseinheit).

4. Erhebungsweg und Bekanntgabe der Ergebnisse

Über jeden Unfall, der der Polizei zur Kenntnis gelangt, wird eine „Unfallanzeige“, zur gerichtlichen Behandlung des Falles bestimmt, aufgestellt. Auf Grund der darin enthaltenen sehr ausführlichen Angaben (auch Zeugenvernehmungen, Skizzen, ärztliche Gutachten) wird das „Statistische Meldeblatt eines Straßenverkehrsunfalles“ ausgefüllt.

In einer Reihe von Städten wird das Meldeblatt vorweg von den Statistischen Ämtern der Städte für örtliche Zwecke ausgewertet.

Die Meldeblätter gehen sodann den Statistischen Landesämtern zu, die die eigentliche Aufbereitung vornehmen und die Landesergebnisse in ihren laufenden statistischen Veröffentlichungen oder in besonderen Berichten bekanntgeben.

Die Bundesergebnisse werden aus den „Nachweisungen“ zusammengerechnet, die die Statistischen Landesämter regelmäßig dem Statistischen Bundesamt übersenden. Das Statistische Meldeblatt und die Nachweisung sind einheitlich für das Bundesgebiet festgelegt. Einige Statistische Landesämter erheben zusätzliche Merkmale, die für die Analyse des Unfallgeschehens in ihrem Bereich von Bedeutung sind.

Über die Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik für das Bundesgebiet insgesamt wird die Öffentlichkeit in folgender Weise unterrichtet:

a) Monatlicher Schnellbericht

Die vorläufigen Zahlen der Unfälle, der Getöteten und der Verletzten werden vorweg im „Statistischen Wochenbericht“ des Statistischen Bundesamtes etwa 4 bis 6 Wochen nach Ende des Monats bekanntgegeben, außerdem im „Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung“ und im „Bundesanzeiger“. Aus diesen Quellen übernimmt auch die Presse ihre Unterlagen.

b) Vierteljährliche bzw. monatliche Berichterstattung

Eine vierteljährliche Summierung der Angaben der Statistischen Meldeblätter — ab April 1955 geschieht dies monatlich — wird vom Statistischen Bundesamt als „Statistischer Bericht“ (Arbeits-Nr. V/11) herausgegeben. Der hieraus gewonnenen Jahreszusammenstellung ist ein ausführlicher Textbericht beigegeben, der auch in der Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik“ (Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart) erscheint.

c) Jahressonderaufbereitung

Da sich immer mehr gezeigt hatte, daß für eine verfeinerte Auswertung der Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik die einfache Summierung der Angaben der Statistischen Meldeblätter nicht mehr genügte, wurden im Jahre 1953 die organisatorischen Vorbereitungen getroffen — hauptsächlich durch den Übergang zum Lochkartenverfahren —, um durch Kombinierung der einzelnen Abschnitte des Meldeblattes zu neuen Tabellierungen und zu neuen Ausgewerten zu gelangen. Maßgebend für diese Ausgestaltung waren auch die Beratungen des Jahres 1952 bei der Europäischen Wirtschaftskommission (ECE) in Genf, in denen von den teilnehmenden westeuropäischen Staaten — auch die Bundesrepublik Deutschland war vertreten — Richtlinien für die Aufstellung international vergleichbarer Straßenverkehrsunfallstatistiken vereinbart worden waren. Die für das Berichtsjahr 1953 zum ersten Male über das Unfallgeschehen im Bundesgebiet durchgeführte Jahressonderaufbereitung (veröffentlicht in Band 135 der Reihe „Statistik der Bundesrepublik Deutschland“) wird durch den vorliegenden Band fortgesetzt.

Auch die Länder der Bundesrepublik haben die Resultate der Jahrestabellierung 1954 bekanntgegeben oder beabsichtigen es zu tun. Bisher sind von den Statistischen Landesämtern folgende Veröffentlichungen erschienen:

Statistisches Landesamt	Titel und Fundstelle der Veröffentlichung
Schleswig-Holstein	„Straßenverkehrsunfälle 1954“ (Statistisches Monatsheft Schleswig-Holstein, Heft 1 vom Januar 1956)
Nordrhein-Westfalen	„Straßenverkehrsunfälle in Nordrhein-Westfalen 1953–1955“ (Beiträge zur Statistik des Landes Nordrhein-Westfalen, Heft 66/1956)
Rheinland-Pfalz	Teilveröffentlichung: „Die Verkehrsunfälle auf den Bundesstraßen 9 und 42 in Rheinland-Pfalz im Rahmen der Straßenverkehrsunfälle im Jahre 1954“ (Kleine Schriftenreihe, Heft 36)
Hessen	„Straßenverkehrsunfälle in Hessen in den Jahren 1953 und 1954“ (Beiträge zur Statistik Hessens, Heft 76)
Baden-Württemberg	„Die Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg im Jahre 1954“ (Statistik von Baden-Württemberg, Band 25) Albert Ander: „Die Unfälle von Kraftfahrern in Baden-Württemberg im Jahre 1954“ (Jahrbücher für Statistik und Landeskunde von Baden-Württemberg, 2. Jahrgang, 1. Heft, S. 70–84)
Berlin (West)	„Straßenverkehrsunfälle in West-Berlin 1954“ (Monatsschrift „Berliner Statistik“, Jahrgang 1955, Heft 7 Auch: West-Berliner „Statistisches Jahrbuch 1955“, S. 189–191)

5. Aufbau des Tabellenwerkes

Charakter und Aufbau der Tabellen entsprechen im großen und ganzen der Darstellung für das vorhergehende Berichtsjahr (1953). Doch sind einige Übersichten, deren Aussagewert sich wahrscheinlich nur langfristig ändert, wegen des Arbeitsaufwands weggelassen oder stärker zusammengefaßt worden. Dafür war es möglich, andere Übersichten zu erweitern und damit neue Einblicke zu vermitteln in die Struktur der Unfälle mit einem Verkehrsteilnehmer (I 6), der Unfälle mit einer Ursache (I 9) und der Unfälle unter Beteiligung von Fahrrädern mit und ohne Hilfsmotor (I 4 b). Außerdem wurden erstmalig Angaben über Straßenverkehrsunfälle in einigen westeuropäischen Staaten und in USA gebracht.

Zum Teil I

Die Tabellen des Teils I sind, mit Ausnahme der weniger wichtigen Übersichten 6, 9 und 10, so aufgestellt, daß zwischen Unfällen mit Personenschaden (teilweise verbunden mit Sachschaden) und solchen mit nur Sachschaden unterschieden wird. Diese Trennung ermöglicht es, den Charakter der schweren Unfälle eingehend zu untersuchen, sie ist auch für den internationalen Vergleich bedeutsam, da einige ausländische Staaten überhaupt nur die Unfälle mit Personenschaden erfassen.

Zählbegriff ist bei den Tabellen 1 bis 6 und 12 bis 13 der Straßenverkehrsunfall, bei Tabelle 7 der unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer, bei den Tabellen 8 bis 10 die Unfallursache und bei Tabelle 11 die getötete bzw. verletzte Person. Zwischen den Gesamtzahlen der beteiligten Verkehrsteilnehmer, der Unfallursachen und Unfallopfer einerseits und denen der Unfälle andererseits bestehen gewisse allgemeine Zusammenhänge. Die Zahl der Verkehrsteilnehmer (954 109) ist ungefähr doppelt so groß wie die Gesamtzahl der Unfälle (493 687), da im groben Durchschnitt in einen Unfall zwei Verkehrsteilnehmer verwickelt werden. Die Zahl der Ursachen (708 583) ist meist ebenfalls, doch in geringerem Grade, höher als die Unfallzahl (493 687), da wie bereits ausgeführt, bei einer Reihe von Unfällen mehr als eine Ursache festgestellt worden ist. Die Zahl der Unfallopfer (328 929) ist stets höher als die Zahl der Unfälle mit Personenschaden (253 286), weil bei zahlreichen Unfällen mehrere Personen zu Schaden kommen.

Während im regulären Jahresbericht für 1954 in den meisten Übersichten nach Unfällen in kreisfreien Städten

(Stadtkreise) und in Kreisen (Landkreise) unterschieden wurde, ist für die vorliegende Sonderaufbereitung das genauere Merkmal der Ortslage (geschlossen oder nicht geschlossen) angewendet worden. Denn in Stadtkreisen gibt es auch Straßenabschnitte, die durch eine nicht geschlossene Ortslage führen, und in Landkreisen ereignen sich in Ortschaften zahlreiche Unfälle unter Begleitumständen, die denen bei Verkehrsunfällen in Städten ähnlich sind. Im übrigen sind die Aufgliederungen des regulären Jahresberichtes 1954 auch in die Sonderaufbereitung eingebaut worden. Zwischen der Gesamtzahl der Unfälle im ersten Jahresbericht (493 473)¹⁾ und der im vorliegenden Band veröffentlichten Zahl (493 687) besteht ein kleiner Unterschied, da in die Sonderaufbereitung noch einige Nachmeldungen aufgenommen wurden.

Angaben über Unfälle in den Bundesländern und in den Großstädten erscheinen in den Tabellen 12 und 13. Die wichtigsten Zahlen über das Unfallgeschehen in Berlin (West) sind fast allen Übersichten angefügt.

Zum Teil II

Um die Auswertung des Materials zu erleichtern, wurden in den Tabellen des Teils II einige Angaben gebracht, die mit gewissen Vorbehalten als Bezugsgrößen verwendbar sind. So können die Zahlen der Unfallopfer, gegliedert nach Altersklassen, zu denen der Wohnbevölkerung in Beziehung gesetzt werden. Mit den Straßenlängen können die Angaben über die Unfälle auf Autobahnen, Bundesstraßen usw. in den Tabellen 4 und 10 in Verbindung gebracht werden. Bei der Tabelle II/2 über das Straßennetz ist zu berücksichtigen, daß nur die klassifizierten Straßen angegeben sind. Entsprechende vollständige Angaben über die Gemeindestraßen — die Unfälle auf „anderen Straßen“ nach Position B 1. e) des Statistischen Meldeblattes haben sich in der Hauptsache auf Gemeindestraßen ereignet — sind nicht vorhanden. Die Gesamtlänge der Gemeindestraßen ist auf rund 120 000 Kilometer geschätzt worden.

Eine wichtige, aber nur behelfsmäßig verwendbare Bezugsgröße (Tabelle II/3) ist der Kraftfahrzeugbestand. Da nur eingesetzte Kraftfahrzeuge Unfälle auf Straßen auslösen können, kommt die Bestandszahl in Frage, bei der die stillliegenden Fahrzeuge abgesetzt sind (Nettobestand). Die Angaben hierüber, wie sie aus der Kraftfahrzeugbestandsstatistik anfallen, sind einerseits zu hoch, weil der Einsatz der in ihnen enthaltenen landwirtschaftlichen Zugmaschinen sich zum größten Teil auf privatem Grund und Boden und abseits des eigentlichen Straßenverkehrs abspielt; andererseits sind sie zu niedrig, weil die Fahrzeuge der ausländischen Streitkräfte und der ausländischen Touristen fehlen. Außerdem wäre es richtiger, nicht den Bestand selbst, sondern die Fahrleistungen der gesamten im Bundesgebiet in einem Jahr eingesetzten Kraftfahrzeuge als Bezugsgröße zu verwenden. Weil nämlich die Unfallwahrscheinlichkeit für ein Fahrzeug von seiner Fahrleistung abhängt und weil die Fahrleistungen bei den einzelnen Fahrzeugarten verschieden sind — ein Personenkraftwagen legt im Jahre durchschnittlich mehr Kilometer zurück als ein Kraftrad, und ein Kraftomnibus mehr als ein Personenkraftwagen —, müßten die reinen Bestandszahlen eigentlich mit den Fahrleistungen gewichtet werden. Solange statistische Unterlagen über die Fahrleistungen von Kraftfahrzeugen für das Bundesgebiet noch nicht vorliegen, ist die Berechnung derartiger Beziehungszahlen, besonders bei einzelnen Fahrzeugarten, problematisch. Im übrigen ist zu berücksichtigen, daß der Bezug auf den Kraftfahrzeugbestand bzw. auf die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge nur dann genau ist, wenn es sich um Unfälle handelt, an denen Kraftfahrzeuge beteiligt waren.

Zum Teil III

Die Übersicht basiert — mit Ausnahme der Angaben für die USA — auf statistischem Material, das von den Vereinten Nationen, und zwar von der Verkehrsabteilung der

¹⁾ „Wirtschaft und Statistik“, 7. Jg. N. F., Mai 1955, S. 262–265.

Europäischen Wirtschaftskommission (ECE) in Genf veröffentlicht worden ist. Zwar war es in den Beratungen der in der ECE vertretenen Länder nicht gelungen, sich auf einen gemeinsamen Fragebogen zu einigen, doch ist ein einheitliches Tabellenprogramm vereinbart worden, das als Mindestprogramm erfüllt werden soll. Einige Länder haben ihre Straßenverkehrsunfallstatistik bereits auf dieses

Programm hin ausgerichtet, andere noch nicht. Die Ergebnisse für 1953 und 1954 weichen daher in methodischer Hinsicht zwischen den einzelnen Ländern zum Teil noch beträchtlich voneinander ab. Soweit die Unterschiede erkennbar sind, z. B. bei dem Begriff der durch einen Straßenverkehrsunfall getöteten Person, ist in der Übersicht darauf hingewiesen worden.

II. Auswertung der Ergebnisse

1. Allgemeines

In den Vorberichten¹⁾ über das Unfallgeschehen 1954 wurde in der Hauptsache die Entwicklung gegenüber der vorhergehenden Zeit dargestellt und ein Überblick über die Unfallsituation gegeben. Der vorliegende Band soll hingegen ein Strukturbild vermitteln und die Zusammenhänge zwischen Art, Ort, Zeit und Schwere der Unfälle sowie den auslösenden Ursachen erkennen lassen. Schon die bisherigen Untersuchungen haben gezeigt, daß bestimmte Gesetzmäßigkeiten bestehen, deren genauere Erforschung eine wichtige Aufgabe der Straßenverkehrsunfallstatistik ist.

Vorweg einige zusammenfassende Angaben:

Im Jahre 1954 wurden im Bundesgebiet 253 286 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden (teilweise auch in Verbindung mit Sachschaden) polizeilich gemeldet. Dabei wurden 11 649 Personen getötet und 317 280 verletzt. Von den Verletzten mußten 127 914 Personen zu stationärer Behandlung in Krankenanstalten eingeliefert werden. Außerdem wurden polizeilich erfaßt 240 401 Unfälle mit nur Sachschaden, darunter 154 413 Bagatellunfälle, bei denen der Sachschaden DM 200,— und weniger betrug. Von den 493 687 gemeldeten Unfällen aller Art ereignete sich die Mehrzahl (387 022) in geschlossener Ortslage und nur 22 vH außerhalb der Ortschaften. Diese unterschiedliche Verteilung der Unfälle beruht auf der Zusammenballung des Verkehrs innerhalb der Siedlungen und der weit geringeren Verkehrsdichte auf den Ortsverbindungsstraßen und den freien Strecken der Fernstraßen.

2. Zeitlicher Rhythmus des Unfallverlaufs

Die Unfalloffizier steigt und sinkt mit der größeren oder geringeren Dichte des Verkehrs. Aus der Kenntnis des Verkehrsablaufs können daher Rückschlüsse auf die Unfallwahrscheinlichkeit gezogen werden wie umgekehrt aus der Entwicklung des Unfallgeschehens auf die Intensität des Verkehrsstroms gefolgert werden kann. Alle Unfallursachen, wie Fehler des Fahrzeugführers, technische Mängel des Fahrzeugs, Sichtbehinderung usw., führen bei dichtem Verkehr mit größerer Wahrscheinlichkeit zu einem Unfall als auf einer wenig befahrenen Straße.

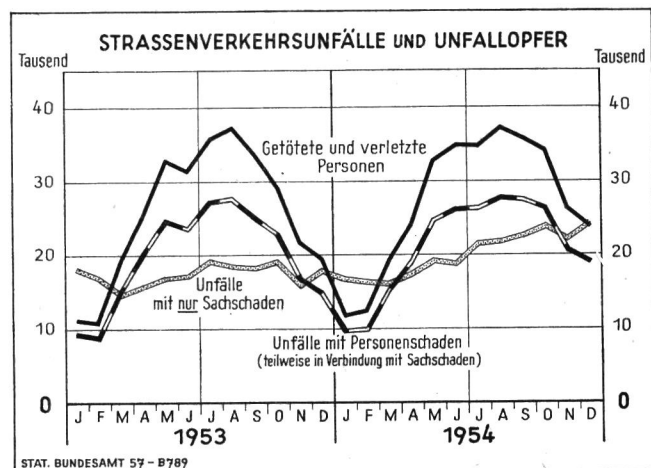
Die Verkehrsdichte ist nicht nur örtlich verschieden, sondern auch einem zeitlichen Wechsel unterworfen. Dieser zeigt sich im Kreislauf der Monate innerhalb des Jahres, der Tage innerhalb der Woche und der Stunden innerhalb des Tages und hat seinen letzten Grund im Wechsel von Wärme und Kälte innerhalb des Jahres, von Arbeit und Erholung innerhalb der Woche und von Beschäftigung und Ausruhen innerhalb der 24stündigen Tageszeit.

Diese natürlichen Voraussetzungen, die den Verkehrsstrom an- und abschwelen lassen, führen zu einem sehr regelmäßigen Rhythmus auch des Unfallverlaufs. Die ab 1950 verfügbare Reihe vierteljährlicher Unfallzahlen zeigt einmal den mit der ständigen Erhöhung der Kraftfahrzeugbestände zusammenhängenden aufwärts gerichteten Trend und sodann die jahreszeitlichen Hoch- und Tiefpunkte. Stets sind die Unfallzahlen am geringsten in den Wintermonaten des ersten Kalendervierteljahres und erreichen



ihre Spitze in den Sommermonaten von Juli bis September. 1954 stiegen die Unfälle von 84 000 im ersten Vierteljahr auf 148 000 im dritten Vierteljahr, daß heißt um 76 vH.

Mit Ausnahme des Jahres 1953 war auch zu beobachten, daß die Unfalloffizier im vierten Vierteljahr stets höher war als im zweiten Vierteljahr des gleichen Jahres. Die Erklärung mag darin liegen: Die vollständige, beide Tiefpunkte umfassende Jahresphase, z. B. von 1954, reicht vom ersten Vierteljahr 1954 bis zum ersten Vierteljahr 1955 einschließlich. Der zweite Tiefpunkt am Sockel dieser Phase (1. Vj. 1955) liegt verständlicherweise deshalb höher, weil er der Trendlinie folgt. Ebenso handelt es sich bei den Zahlen des zweiten und vierten Vierteljahres um zwei jahreszeitlich sich ungefähr entsprechende und, wie die beiden Sockelpunkte, symmetrisch zur Jahresspitze liegende Tatbestände. Auch für diese beiden Zeitabschnitte gilt dann nach den bisherigen Erfahrungen die Regel, daß das Vierteljahr nach der Jahresspitze (4. Vj.) infolge der ständig zunehmenden Verkehrsdichte höher liegt als das Vierteljahr vorher (2. Vj.).



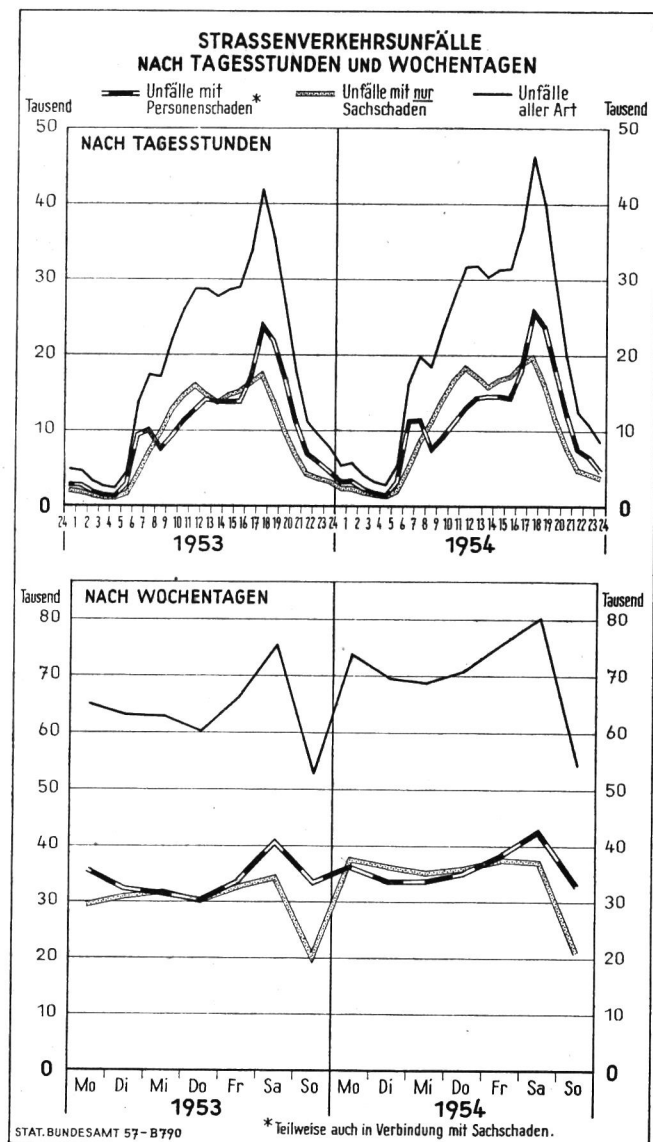
¹⁾ „Wirtschaft und Statistik“, Heft 2/1955 und 5/1955.

Stellt man die Unfälle mit Personenschaden und mit reinem Sachschaden getrennt dar, so zeigt sich, daß die Häufigkeit der leichteren Unfälle, bei denen nur Sachschaden entsteht, weit weniger durch Saisonunterschiede beeinflusst wird. Dies liegt daran, daß die an Sachschadensunfällen Beteiligten sich zu mehr als drei Viertel aus Fahrzeugen zusammensetzen (Lastkraftwagen, Straßenbahnen, Busse, Personenkraftwagen), die das Jahr hindurch verhältnismäßig gleichmäßig eingesetzt sind und bei einem leichteren Unfall eher mit einem kleinen Schaden davonkommen als etwa Zweiradfahrzeuge. Bei letzteren ist der Anteil der schwereren Unfälle, mit Personenschaden, erheblich größer.

Im Jahre 1954 waren beteiligt

	an Unfällen mit Personenschaden	mit nur Sachschaden
Krafträder	124 405	41 195
Mopeds und andere Fahrräder mit Hilfsmotor	15 311	4 705
Fahrräder	76 049	23 026
Lastkraftwagen	47 980	115 801
Personenkraftwagen	104 859	205 041

Die monatliche Kurve der Unfallopfer läuft mit der der Personenschadensunfälle verständlicherweise parallel. Sie liegt durchweg höher, da bei zahlreichen Unfällen mehrere Personen verunglücken. Sie steigt im Sommer besonders hoch an, da die Schwere der Unfälle zur warmen Jahreszeit hin zunimmt und die Fahrzeuge stärker besetzt sind.



Im Ablauf der Woche folgt auf den Höhepunkt der Unfallhäufigkeit am Sonnabend ein Tiefpunkt am Sonntag. Während die an sich weniger zahlreichen Unfälle in nicht geschlossener Ortslage durch den Ausflugsverkehr am Sonntag sogar leicht zunehmen (+ 693), verringerten sich die Unfälle innerhalb der Ortschaften außerordentlich stark (- 26 602). Der Rückgang war besonders hoch bei den Unfällen mit nur Sachschaden, doch auch die Personenschadensunfälle verminderten sich nicht unbeträchtlich. Da am Montag der Geschäftsverkehr zu einem neuen Turnus verstärkt einsetzt, ergibt sich für den Wochenbeginn auch eine hohe Unfallzahl. Sie senkt sich leicht zur Wochenmitte hin (Tiefpunkt 1953: Donnerstag, 1954: Mittwoch) und steigt dann wieder, bis am Sonnabend der Höhepunkt erreicht wird. Im Laufe der Woche ändert sich auch etwas das Verhältnis zwischen den leichteren und den schwereren Unfällen. Während sich 1954 vom Montag bis Donnerstag mehr leichtere Unfälle ereigneten, überwogen am Wochenende (Freitag bis Sonnabend) die schwereren, letztere deshalb, weil am Wochenende der Anteil der Unfälle außerhalb der Ortschaften — diese Unfälle haben im allgemeinen schwerere Folgen — größer wird.

Die Kurve des täglichen Unfallverlaufs hat ihren Tiefpunkt zwischen 4 und 5 Uhr morgens. Sie steigt mit den Anfahrten zu den Arbeitsstätten zu einer ersten Stufe zwischen 7 und 8 Uhr und mit dem wachsenden Geschäftsverkehr zu einer zweiten Stufe zwischen 11 und 13 Uhr. Nach einem Absinken im Anschluß an die Mittagspause verdichtet sich das Unfallgeschehen beim Arbeitsschluß zwischen 17 und 18 Uhr zur Unfallschärpe des Tages. Danach fällt die Unfallkurve bis etwa 22 Uhr steil ab und läuft mit zunehmender Nacht allmählich ihrem Tiefpunkt zu. Die Unfallhäufigkeit beim Arbeitsschluß ist mehr als doppelt so hoch als beim Arbeitsbeginn, unter anderem deshalb, weil der berufstätige Mensch nach der Tagesarbeit abgespannt und weniger aufmerksam ist als am Morgen und weil am Spätnachmittag sich der Verkehr durch Nichtberufstätige verstärkt. Dieser Ablauf war 1953 und 1954 fast gleich, nur lag die Kurve des Jahres 1954 wegen der allgemeinen Zunahme der Unfälle etwas höher.

3. Unfälle nach Art und Ort

a) nach ihrer Art

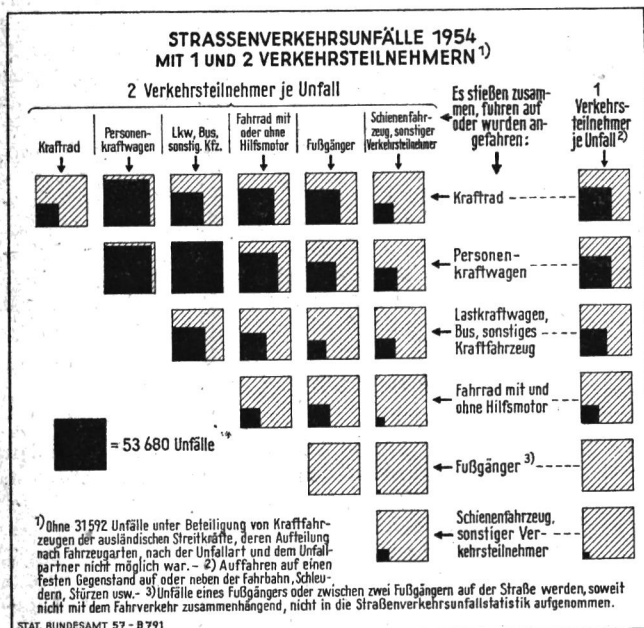
Nach dem tatsächlichen Hergang bestehen die meisten Unfälle aus Zusammenstößen, sei es zwischen fahrenden Fahrzeugen (51 vH), sei es zwischen einem fahrenden und einem haltenden (15 vH). Etwa 11 vH entfallen bei dieser summarischen Betrachtung auf Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger und bei 8 vH ist es ein fester Gegenstand neben der Fahrbahn (Geröll, Kilometerstein), durch den es zu einem Schadensfall kommt. Diese Verteilung ändert sich, wenn man die Unfälle nach ihrer Schwere gruppiert. Bei den leichteren Unfällen mit nur Sachschaden steigert sich der Anteil der Zusammenstöße und des Auffahrens auf andere Fahrzeuge auf zu-

Art des Unfalles	Unfälle				
	insgesamt	mit Ge- töteten	mit Ver- letzten	mit nur Sach- schaden	
	Anzahl	vH			
Zusammenstöße	206 686	41,9	30,1	30,4	44,9
Auffahren auf					
vorfahrendes Fahrzeug . .	45 834	9,3	5,5	8,2	10,5
im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug . . .	47 036	9,5	2,9	4,2	15,2
parkendes Fahrzeug . . .	27 329	5,5	1,7	1,7	9,6
ein anderes Hindernis . . .	37 910	7,7	11,6	7,1	8,1
Unfall zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	54 666	11,1	29,6	20,1	1,1
Unfall anderer Art	74 226	15,0	18,6	19,3	10,6
Zusammen	493 687	100	100	100	100

sammen 80 vH. Eine besondere Betrachtung verdient die wichtige Gruppe der Unfälle mit Getöteten. Unfälle zwischen Kraftfahrzeugen und Fußgängern, in der Klasse der reinen Sachschadensunfälle von geringfügiger Bedeutung (1,1 vH), waren hier mit 30 vH die zweitwichtigste Unfallart. Relativ öfter als bei den Unfällen mit nur Sachschaden wurde bei den tödlichen Unfällen ferner das Auffahren auf ein Hindernis registriert (11,6 vH gegenüber 8,1 vH).

Hervorzuheben ist bei den tödlichen Unfällen auch die Zahl der insgesamt Verunglückten. Bei den 11 070 Unfällen dieser schwersten Art wurden 1954 11 649 Personen getötet und außerdem 5 548 verletzt. Bei den übrigen 242 216 Unfällen mit Personenschaden wurden 311 732 Personen verletzt, das heißt 1,3 je Unfall. Die tödlichen Unfälle dagegen forderten 1,6 Opfer je Unfall.

Von den 494 000 Straßenverkehrsunfällen ereigneten sich 67 000 unter Beteiligung von nur einem Verkehrsteilnehmer. An der Spitze standen mit 21 548 die Krafträder, obwohl die Personenkraftwagen unter der Gesamtzahl der Unfallbeteiligten weit stärker vertreten sind. Der Grund mag darin liegen, daß Krafträder, z. B. bei mangelhafter Fahrbahn und gleichzeitig hoher Geschwindigkeit, eher dazu neigen, ohne Hinzutreten eines anderen Verkehrsteilnehmers zu verunglücken als ein Vierradkraftfahrzeug.

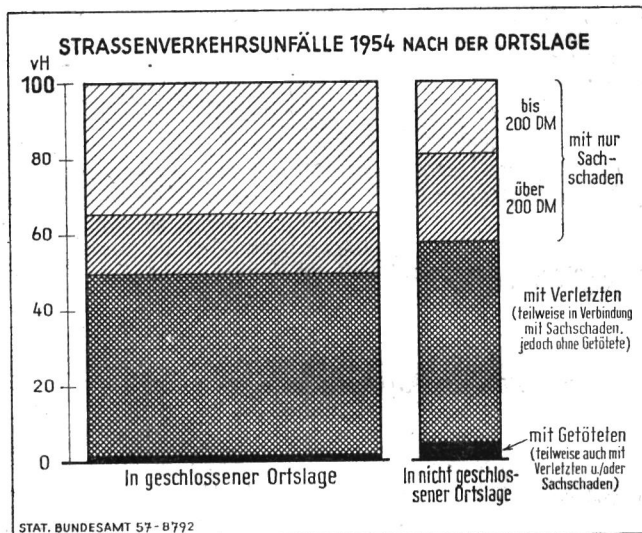


Am häufigsten kommt es vor, daß zwei Verkehrsteilnehmer miteinander kollidieren (80,6 vH aller Unfälle). An sich ist zu erwarten, daß hiervon die Zahl der Zusammenstöße usw. bei den Fahrzeugarten am größten ist, die besonders zahlreich vorhanden sind, schnell fahren und sich bevorzugt in Bezirken größerer Verkehrsdichte bewegen. Typische, das heißt besonders oft vorkommende Kollisionsarten sind deshalb: „Pkw gegen Lkw, Bus, Sonder-Kfz“, „Pkw gegen Pkw“, „Pkw gegen Kraftrad“. Die meist sehr schweren Unfälle zwischen Fußgängern und Fahrzeugen sind hauptsächlich einem Zusammentreffen der Fußgänger mit den schnellen Fahrzeugen, also den Krafträdern und Personenkraftwagen, zuzuschreiben. Anfahren oder Überfahren von Fußgängern durch Mopeds und Fahrräder ist häufiger als durch Lastkraftwagen und Busse. Bemerkenswert ist auch, daß Krafträder untereinander seltener kollidieren als mit anderen Fahrzeugen und mit Fußgängern.

b) nach dem Ort

Es war bereits gesagt worden, daß sich der geringere Teil der Straßenverkehrsunfälle (1954: rund 22 vH)

außerhalb der geschlossenen Ortslage ereignet. Diese Unfälle haben aber insofern eine über ihre Zahl hinausgehende Bedeutung, als sie im allgemeinen schwerer sind. Der Anteil der Unfälle mit Getöteten betrug hier 4,4 vH — gegenüber 1,7 vH bei Unfällen innerhalb der Ortschaften — und steht mit 4 678 tödlichen Unfällen nicht viel hinter den 6 392 Unfällen gleicher Art in geschlossener Ortslage zurück. Auch der Anteil der Unfälle mit Verletzten ist auf freien unbebauten Straßenstrecken häufiger, während er in Ortschaften infolge der durch die starke Verkehrsdichte herabgesetzten Geschwindigkeit häufiger nur reine Sachschadensunfälle entstehen läßt. So ist der Bagatellunfall, mit einem Sachschaden von DM 200,— und weniger, ein typischer Unfall des Verkehrs in bebauten Siedlungen. Im Jahre 1954 wurden an Unfällen dieser Art 134 000 innerhalb und nur 20 000 außerhalb der Ortschaften gezählt.



Nach der Straßenart entfielen etwa 62 vH aller Unfälle auf die klassifizierten Straßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landstraßen I. und II. Ordnung), davon wieder etwa ein Drittel auf die freien Strecken und etwa zwei Drittel auf die Ortsdurchfahrten. Die 186 000 Unfälle auf „anderen Straßen“ ereigneten sich zum weit überwiegenden Teil auf Ortsstraßen (178 000); nur rund 8 000 Unfälle (1,6 vH) auf Verbindungs- oder Zubringerwegen auf dem Lande außerhalb des klassifizierten Straßennetzes. Die Zahl der Unfälle auf Autobahnen (1954: 8 530) war nicht viel höher, doch mag darauf hingewiesen werden, daß es sich hier wegen des Schnellverkehrs um überdurchschnittlich schwere Unfälle handelt. Der Anteil der Autobahnunfälle mit tödlichem Ausgang an allen Autobahnunfällen betrug 1954 3,9 vH. Die entsprechenden Maßzahlen für die übrigen klassifizierten Straßen waren 2,7 vH und für die „anderen Straßen“ (hauptsächlich Gemeindestraßen) 1,4 vH. Während auf den Autobahnen infolge ihrer Bauart und der günstigeren Zusammensetzung des Verkehrstroms zahlreiche Unfälle vermieden werden, die auf den übrigen Fernstraßen häufig sind, haben sich hier andere für die Autobahn charakteristische Unfallarten herausgebildet, darunter das Auffahren auf voranfahrende, parkende oder vorübergehend haltende Fahrzeuge oder auf andere Hindernisse. Der Anteil der Unfälle durch Auffahren, außerhalb von Ortschaften, an allen Unfällen der betreffenden Straßenklasse, ebenfalls außerhalb von Ortschaften, betrug bei Unfällen

auf Bundesautobahnen 47,8 vH,
auf Bundesstraßen 27,6 vH,
auf Landstraßen I. Ordnung 32,7 vH,
auf Landstraßen II. Ordnung 28,9 vH,
auf anderen Straßen 26,8 vH.

Von den 494 000 Unfällen insgesamt ereigneten sich rund 150 000 an Kreuzungen und 47 000 in Kurven. Unfälle beim Begegnen an unübersichtlichen Straßenkuppen (1 959) waren weniger häufig. Unfälle an Straßenkreuzungen sind typisch für mittlere und größere Ortschaften; rund 92 vH aller Kreuzungsunfälle spielten sich in geschlossener Ortslage ab. Unfälle in Kurven, die durch zu hohe Geschwindigkeit, Schneiden oder beim Überholen entstehen, verteilten sich stärker auf Stadt und Land, und zwar zu 58 vH auf geschlossene und zu 42 vH auf nicht geschlossene Ortslage. Unfälle an Kreuzungen sind etwas weniger gefährlich als Unfälle nach ihrem Gesamtdurchschnitt, Unfälle an Kurven dagegen haben einen etwas schwereren Charakter. Liegen die Kurven oder Kreuzungen auf freier Landstraße, so sind die Unfallfolgen meist noch schwerer. Von den Unfällen in Kurven außerhalb geschlossener Ortslage hatten 5,1 vH tödlichen Ausgang, innerhalb von Ortschaften nur 2,3 vH. Für die Kreuzungsunfälle lauten die entsprechenden Zahlen 4,3 vH und 1,2 vH. Auch der Anteil der Unfälle mit Verletzten (ohne Getötete) war bei beiden Unfallarten außerhalb der geschlossenen Ortslage höher.

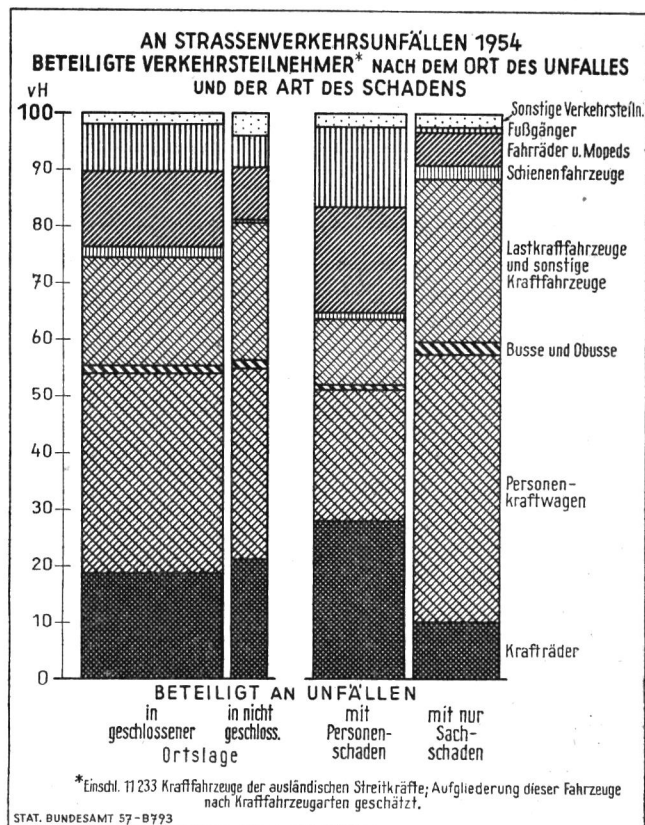
4. An Unfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer

Zu erwarten wäre, in der Zusammensetzung der Gesamtheit der unfallbeteiligten Verkehrsteilnehmer ein Abbild des Charakters des Verkehrsstroms selbst zu finden. Einer Prüfung dieser Vermutung steht entgegen, daß nicht zu allen Verkehrsteilnehmerarten die entsprechenden Bezugsgrößen gebildet werden können. So ist die Zahl der Fußgänger, die sich im Bezugszeitraum auf der Straße befunden haben, der bespannten Fuhrwerke, der Fahrräder, nicht oder nicht hinreichend genau bekannt. Immerhin kann den unfallbeteiligten Kraftfahrzeugen der einsatzbereite Kraftfahrzeugbestand gegenübergestellt werden. Werden die Bestandszahlen mit den durchschnittlichen Jahresfahrleistungen gewichtet, so ergibt sich eine ungefähre Annäherung der Relationen zwischen den Arten der Unfallbeteiligten an die Relationen zwischen den Fahrleistungen der im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge:

Kraftfahrzeugart	Unfallbeteiligte Kraftfahrzeuge 1954		Verkehrsbeteiligung			
			Kraftfahrzeugbestand 1.7.1954 ¹⁾		Gesamtfahrleistung aller Kraftfahrzeuge 1954	
	Anzahl	vH	Anzahl	Durchschnittl. Jahresfahrleistung 1954 je Kfz. 2)	1000 km	vH
Krafttrader ³⁾	183 456	26,7	1 972 200	7 700	15 185 940	26,1
Personenkraftwagen einschl. Kombi	315 119	45,8	1 258 800	22 900	28 826 520	49,7
Busse und Obusse	13 923	2,0	22 300	35 300	787 190	1,4
Lastkraftwagen	163 781	23,8	468 100	25 800	12 076 980	20,8
Zugmaschinen ⁴⁾	10 639	1,5	355 300	2 500	888 250	1,5
Sonstige Kraftfahrzeuge ⁵⁾	1 252	0,2	26 700	10 000	267 000	0,5
Zusammen	688 170	100	4 103 400		58 031 880	100

¹⁾ Ohne vorübergehend abgemeldete Fahrzeuge sowie ohne Kraftfahrzeuge der ausländischen Streitkräfte. — ²⁾ Geschätzt in Anlehnung an eine Repräsentativerhebung in Nordrhein-Westfalen. — ³⁾ Einschließlich Motorroller (Kraftroller), doch ohne Mopeds. — ⁴⁾ Einschließlich Zugmaschinen der Land-, Forst-, Fischwirtschaft und Molkereibetriebe. — ⁵⁾ Kraftstoffkesselwagen, Feuerlöschfahrzeuge, Straßenreinigungsmaschinen und andere Fahrzeuge.

Bei Berücksichtigung sämtlicher Unfallbeteiligter entfallen etwa 76 vH auf Kraftfahrzeuge, davon etwa die Hälfte auf Personenkraftwagen und je ein Viertel auf Krafttrader und Lastkraftwagen. Mit 13 vH sind Fahrräder einschließlich Mopeds beteiligt und mit 8 vH die Fußgänger. Außerhalb der Ortschaften ist die Beteiligung der Personenkraftwagen, Fahrräder und Fußgänger etwas geringer, der Krafttrader und Lastkraftwagen etwas höher.



Die Häufigkeit der Beteiligung an leichteren oder schwereren Unfällen bedeutet nicht von vornherein eine Aussage über die Verursachung solcher Unfälle, sondern ist nur ein Ausdruck für die Wahrscheinlichkeit, daß ein Verkehrsteilnehmer in einen Unfall dieser oder jener Art verwickelt wird. Der Grad der Unfallanfälligkeit, etwa gemessen an der Häufigkeit der Beteiligung an schweren Unfällen, ist um so größer, je weniger geschützt der Verkehrsteilnehmer bzw. das von ihm benutzte Verkehrsmittel ist. Den höchsten Anteil an Unfällen mit Getöteten — gegenüber einem Gesamtdurchschnitt von 2,2 vH — haben mit 5,5 vH die Fußgänger. Sie sind die am wenigsten geschützten Benutzer der Straße. Einen hohen Anteil an Unfällen mit tödlichem Ausgang haben auch Krafttrader, und zwar wächst der Anteil mit dem Hubraum des Fahrzeugs. Am günstigsten ist unter den Krafttradern der Anteil der Roller, der gegenüber dem Gesamtdurchschnitt aller Krafttrader von 3,1 vH nur 1,5 vH betrug. Personenkraftwagen, der Zahl nach die größte Gruppe unter den Unfallbeteiligten, weisen ebenfalls einen recht niedrigen Anteil auf (1,3 vH). Da Personenkraftwagen zu den geschützteren Fahrzeugen gehören, kann hier allerdings nicht ohne weiteres erkannt werden, ob bei den 3 907 Unfällen mit tödlichem Ausgang, an denen Personenkraftwagen im Jahre 1954 beteiligt waren, überwiegend Benutzer der verunglückten Wagen oder Partner des Unfalles, sei es Fußgänger oder Radfahrer oder andere Verkehrsteilnehmer, umgekommen sind.

5. Unfallursachen

Um im Rahmen der Anforderungen, die von der Verkehrspolizei erfüllt werden können, eine möglichst vielseitige Vorstellung über die auslösenden Unfallursachen zu erhalten, werden in der Bundesrepublik nicht nur die Hauptursachen, sondern auch Mitursachen gezählt. So überstieg im Jahre 1954 die Gesamtzahl der polizeilich festgestellten Ursachen (708 583) die der Unfälle (493 687) in erheblichem Umfange. Bei rund 161 000 Unfällen wurden 376 000 Teilursachen, also 2,3 je Unfall, ermittelt, bei 332 000 Unfällen ist jeweils nur eine Ursache als Hauptursache angegeben worden. Die Alleinursachen bei Unfällen des Jahres 1954 sind erstmalig für das ganze Bundesgebiet ta-

Anteile der Alleinursachen an den Unfallursachen 1954

Art der Ursache	Unfallursachen			Art der Ursache	Unfallursachen		
	insgesamt	darunter Alleinursachen			insgesamt	darunter Alleinursachen	
		Anzahl	vH ¹⁾			Anzahl	vH ¹⁾
Ursachen bei Führern von Fahrzeugen				Ursachen bei Fußgängern			
Nichtbeachten der Vorfahrt	96 578	65 582	67,9	Spielende Kinder auf der Fahrbahn	5 916	4 594	77,7
Falsches Einbiegen oder Wenden	46 254	26 348	57,0	Überschreiten der Fahrbahn, Gehen oder Stehen auf der Fahrbahn ohne auf den Verkehr zu achten	41 147	28 128	68,4
Falsches Überholen oder Vorbeifahren	91 337	57 455	62,9	Auf- oder Abspringen auf bzw. von fahrende(n) Fahrzeuge(n)	1 160	927	79,9
Nichtplatzmachen beim Überholtwerden oder Nichtausweichen	10 717	4 687	43,7	Nichtbenutzung des Fußgängerübergangs	638	205	32,1
Nichtbeachten der pol. Verkehrsregelung	9 656	2 303	23,9	Alkoholeinfluß	3 718	974	26,2
Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen	12 915	5 267	40,8	Körperliche oder gesundheitliche Behinderung	890	164	18,4
Nichtbeachten der von anderen Fahrzeugführern gegebenen Zeichen	6 971	2 247	32,2	Sonstige Ursachen bei Fußgängern	1 258	691	54,9
Vorschriftswidriges Fahren an Straßenbahnhaltestellen	801	433	54,1	Ursachen bei Fußgängern zus.	54 727	35 683	65,2
Nichtbeachten der Abblendvorschriften	2 603	1 192	45,8	Straßenverhältnisse als Unfallursache			
Nichtbeachten der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen	1 952	971	49,7	Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn			
Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn	32 514	11 389	35,0	a) durch Regen	42 461	3 214	7,6
Verkehrswidriges Parken	3 525	1 147	32,5	b) durch Schnee und Eis	22 035	3 986	18,1
Übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände	71 878	18 142	25,2	c) durch Öl, Dung usw.	5 679	3 783	66,6
Zu dichtes Auffahren im Verkehr	38 275	23 363	61,0	Schlechter Zustand der Straßenoberfläche	5 640	1 090	19,3
Unachtsames Öffnen der Wagentür	4 332	3 824	88,3	Wechsel der Fahrbahndecke	1 073	37	3,4
Unachtsames Zurückfahren, unachtsames Ein- und Ausfahren	22 679	17 357	76,5	Enge und Unübersichtlichkeit			
Fahrer unter Alkoholeinfluß	26 846	8 283	30,9	a) ständiger Zustand	10 531	340	3,2
Andere Ursachen bei Fahrzeugführern	22 986	11 315	49,2	b) durch Bauarbeiten bedingt	3 095	520	16,8
Ursachen bei Fahrzeugf. zus.	502 819	261 305	52,0	Unzureichende Beschilderung der Straße	484	24	5,0
Ursachen bei Fahrzeugen (techn. Mängel) oder ihrer Ladung				Unzureichende Beleuchtung der Straße und der Verkehrszeichen	663	103	15,5
Mängel an den Bremsen	5 668	1 498	26,4	Sonstige Mängel der Straße	2 091	617	29,5
Mängel an der Lenkung	1 158	594	51,3	Straßenverhältn. als Ursachen zus.	93 752	13 714	14,6
Mängel an Achsen, Federn und Rädern	1 254	893	71,2	Witterungseinflüsse als Unfallursachen			
Mängel an der Bereifung	3 090	949	30,7	Nebel	4 928	214	4,3
Mängel an der Zugvorrichtung	1 112	817	73,5	Starker Regen, Hagelschauer, Schneegestöber	11 875	195	1,6
Mängel oder Versagen der Fahrbahnbeleuchtung, Begrenzungsleuchten, Schlußleuchten oder Rückstrahler	4 957	1 734	35,0	Sonstige Witterungseinflüsse	1 873	253	13,5
Mängel oder Versagen der Fahrtrichtungsanzeiger	503	49	9,7	Witterungseinfl. als Ursachen zus.	18 676	662	3,5
Übermäßige Rauchentwicklung	32	4	12,5	Andere Unfallursachen			
Fehlerhafte Beladung, Überladung bzw. Überbesetzung	2 960	1 201	40,6	Tier auf der Fahrbahn	9 405	7 994	85,0
Sonstige Ursachen bei Fahrzeugen	2 744	1 335	48,7	Sonstiges Hindernis auf der Fahrbahn	2 688	1 446	53,8
Ursachen bei Fahrzeugen zus.	23 478	9 074	38,6	Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranken	115	74	64,3
1) In vH aller Unfallursachen der gleichen Art.				Mangelhafte Beschaffenheit der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen	50	22	44,0
				Sonstige Unfallursachen	2 873	2 250	78,3
				Andere Ursachen zusammen	15 131	11 786	77,9
				Unfallursachen insgesamt	708 583	332 224	46,9

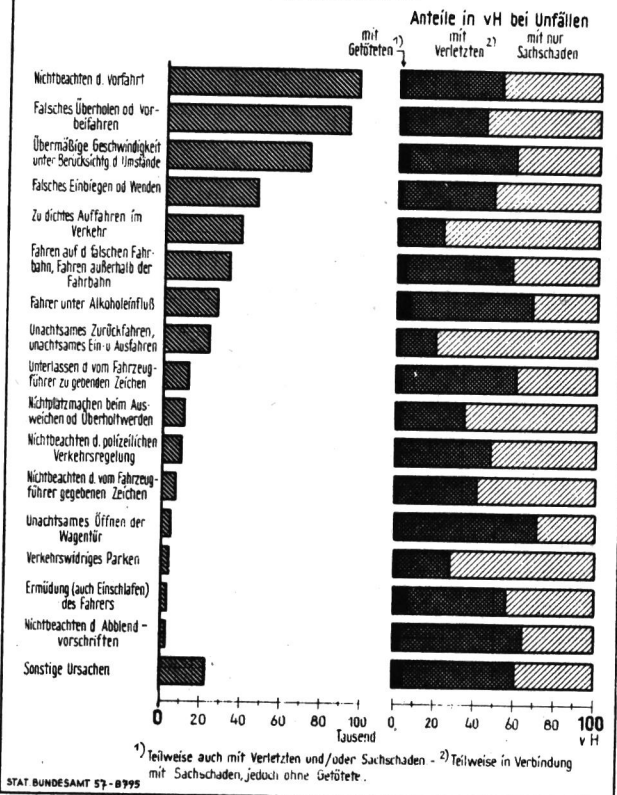
belliert worden. Damit wird der Einblick in die gesamte Ursachenstruktur bedeutend vertieft.

Der allgemeine Anteil der Alleinursachen an der Gesamtheit aller Ursachen (47 vH) zeigt bei den einzelnen Ursachenarten erhebliche Abweichungen. Witterungseinflüsse und Straßenverhältnisse sind in ganz besonderem Maße Ursachengruppen, die nicht allein, sondern in Kombination mit anderen Ursachen zu Unfällen führen. Allerdings gibt es auch hier besondere Fälle. Schlüpfrig gewordene Stellen der Fahrbahn durch ausgeflossenes Öl, Dung usw. werden vom Fahrzeugführer oft nicht so rechtzeitig erkannt, daß er sich in seinem Fahrverhalten noch darauf einrichten kann. Von 5 679 Ursachen dieser Art sind deshalb 3 783 oder 67 vH als Alleinursachen angeschrieben worden. Bei der Gruppe „technische Mängel des Fahrzeuges“ ist der Anteil der Alleinursachen im Durchschnitt ebenfalls verhältnismäßig niedrig mit Ausnahme der Mängel an der Lenkung, an Achsen, Federn, Rädern und an der Zugvorrichtung. Dies scheinen in besonderem Maße die Mängel zu sein, die bei plötzlichem Auftreten ohne Hinzukommen eines anderen Faktors zu einem Unfall führen. Andere technische Mängel, wie an der Beleuchtungsanlage oder an den Bremsen, sind frühzeitig erkennbar und führen mit größerer Wahrscheinlichkeit erst dann zu einem Unfall, wenn noch andere Ursachen hinzutreten. Versagen des Fahrtrichtungsanzeigers ist nur in 10 vH der Fälle als Alleinursache angegeben worden. Hier ist anzunehmen, daß meistens gleichzeitig dem Fahrzeugführer die Ursache „Unterlassen zu gebender Zeichen“ zugerechnet wurde.

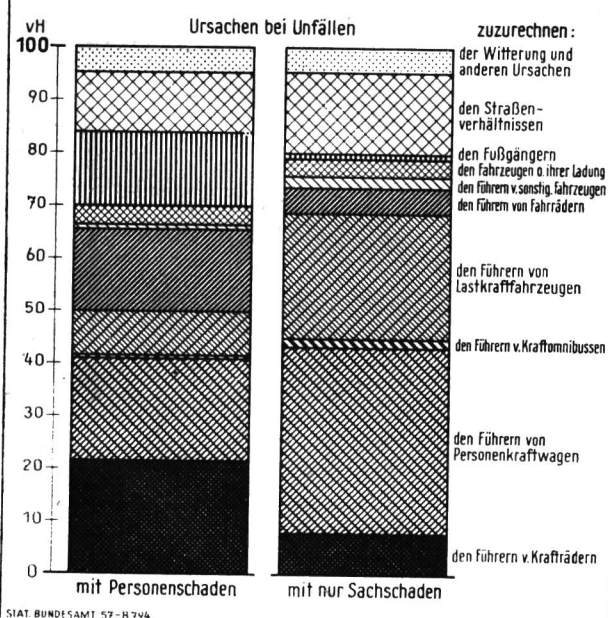
Verhältnismäßig hoch sind die Anteile der Alleinursachen bei den Fahrzeugführern und Fußgängern (52 vH bzw. 65 vH). Das Aufspringen auf Fahrzeuge und das unvorsichtige Abspringen (80 vH) ist hier in erster Linie zu nennen. Je größer die anteilmäßige Zahl der Alleinursachen, um so größer die Wahrscheinlichkeit, daß sich die Ursachenbestimmung im Rahmen des Statistischen Meldeblattes hinreichend eindeutig ergeben hat. In diesem Sinne sind auch die hohen Anteile der Alleinursachen bei den Ursachen „Unachtsames Öffnen der Wagentür“ (88 vH), „Unachtsames Zurückfahren, unachtsames Ein- und Ausfahren“ (77 vH) zu werten. Wenn andererseits von 72 000 Ursachen „Übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände“ nur 18 000 als Alleinursache angeschrieben wurden, so kommt darin zum Ausdruck, daß

übermäßig schnelles Fahren allein überwiegend oft noch nicht zu einem Unfall führt, sondern erst in Verbindung mit plötzlich auftretenden oder selbst heraufbeschworenen anderen Gefahren. Ähnliches gilt für die Unfallursache „Alkoholeinfluß“, die bei den Fahrzeugführern nur zu 31 vH und bei den Fußgängern nur zu 26 vH als Alleinursache angeschrieben wurde.

UNFALLURSACHEN BEI FAHRZEUGFÜHRERN 1954 NACH URSACHENARTEN



UNFALLURSACHEN 1954 NACH DER UNFALLART UND NACH VERURSACHERN



Das Gesamtbild der Ursachenverteilung ist verschieden, je nachdem, ob es sich um Unfälle mit Personenschaden oder mit nur Sachschaden handelt. Bei den leichteren Unfällen ist über die Hälfte der Ursachen den Führern von Personen- und Lastkraftwagen zuzuschreiben. Auch die Straßenverhältnisse haben einen wesentlichen Anteil. Bei den Unfällen mit Personenschaden ist der Anteil der Personen- und Lastkraftwagen erheblich geringer. Dafür ist hier der Anteil der den Zweiradfahrern (Kraftträder, Fahrräder, Mopeds) zur Last fallenden Ursachen dreimal so hoch. Auch die Fußgänger, die an Unfällen mit reinem Sachschaden nur geringfügig beteiligt sind, erscheinen hier mit einem nicht unbedeutenden Anteil (14 vH).

Bei den dem Fahrzeugführer zugerechneten Ursachen lassen sich je nach der Ursachenart Unfallgruppen von besonderer Zusammensetzung unterscheiden. Am schwersten sind die Unfälle, bei denen der Fahrer infolge unangemessener Geschwindigkeit, unter Alkoholeinfluß oder durch Ermüdung die Kontrolle über das Fahrzeug verliert. Zu diesen Ursachen, einschließlich des Abkommens von der Fahrbahn, gehören Unfälle, unter denen die schweren Unfälle mit Getöteten und mit Verletzten besonders häufig sind. Meist leichtere Unfälle werden ausgelöst durch die Ursachen „Zu dichtes Auffahren im Verkehr“, „Unachtsames Zurückfahren“, „Verkehrswidriges Parken“. Die Unfälle durch unachtsames Öffnen der Wagentür fordern in den meisten Fällen — zu 70,1 vH — Verletzte, doch wird selten (0,5 vH) hierbei eine Person getötet.

6. Unfallopfer

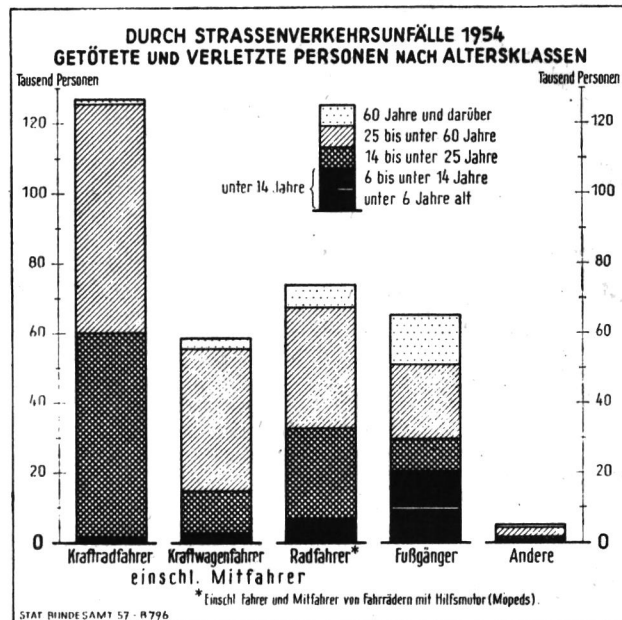
Bei rund der Hälfte aller Unfälle entsteht Personenschaden, der meist mit Sachschaden von verschiedener Höhe verbunden ist. Bei Unfällen mit nur Personenschaden — etwa 15,3 vH der Gesamtzahl der Personenschadensunfälle — handelt es sich um Anfahren von Fußgängern oder z. B. um Verletzungen von Fahrzeuginsassen durch starkes Bremsen. Da bei 253 286 Unfällen mit Personenschaden 328 929 Personen verletzt oder getötet wurden, ergibt sich eine allgemeine durchschnittliche Ziffer von 1,3 Verunglückten je Unfall. Die spezielle Ziffer ist am höchsten bei den tödlichen Unfällen; sie liegt bei Unfällen außerhalb geschlossener Ortslage höher als bei denen innerhalb von Ortschaften.

	Unfallopfer je Unfall mit Getöteten	Unfallopfer je Unfall mit Verletzten
in geschlossener Ortslage	1,432	1,247
in nicht geschlossener Ortslage	1,720	1,416

Die Frage, durch welche Einwirkung ein Verkehrsteilnehmer getötet oder verletzt worden ist, läßt sich einigermaßen sicher nur für die Unfallopfer unter den Fußgängern klären. Nach den polizeilichen Meldungen sind 1954 3 489 Fußgänger getötet und 61 470 verletzt worden. Gleichzeitig geht aus den statistischen Unterlagen hervor, daß bei Unfällen zwischen Kraftfahrzeugen und Fußgängern 3 325 Personen getötet und 62 357 verletzt wurden.

Danach ist anzunehmen, daß die Fußgänger zum ganz überwiegenden Teil beim Zusammentreffen mit Kraftfahrzeugen und durch deren Einwirkung zu Schaden kommen. Die Differenzen zwischen den beiden Angaben mögen darin liegen, daß sich unter den Unfallopfern der Unfallart „Kraftfahrzeug — Fußgänger“ auch verunglückte Fahrzeuginsassen befinden und daß Fußgänger auch beim Zusammentreffen mit anderen Fahrzeugen als mit Kraftfahrzeugen verunglückten.

Unter den Hauptgruppen der Unfallopfer ist die der Krafttradbenutzer am größten. Dies ist um so bemerkenswerter, als Krafttrader in der kalten Jahreszeit erheblich weniger häufig im Verkehr sind und auch im allgemeinen geringere Fahrleistungen aufweisen als Kraftwagen. Die Aufteilung der Unfallopfer nach dem Alter läßt erkennen, daß bei den Fußgängern der Anteil der besonders schutzbedürftigen Personen, das heißt der Jugendlichen bis unter



14 Jahre und der älteren Leute über 60, recht hoch ist. Soweit Jugendliche, in geringerer Zahl, als Unfallopfer auch in die Gruppe der Krafttrad- und Kraftwagenbenutzer erscheinen, dürfte es sich um mitgenommene Personen handeln. Von den als Radfahrer verunglückten Jugendlichen — der Anteil ist etwas höher — werden diejenigen im schulpflichtigen Alter meist Selbstfahrer sein.

Der Anteil der Getöteten an der Gesamtzahl der Unfallopfer eines bestimmten Kreises von Verkehrsteilnehmern gibt eine ungefähre Vorstellung von der Schwere der Unfälle, die diesen Kreis betroffen haben. Bei einer wesentlich höheren Getötetenziffer ist auch eine höhere Ziffer des Anteils der Schwerverletzten zu erwarten. So betrug der Anteil der Getöteten an den Unfallopfern unter den Radfahrern 2,7 vH, der Schwerverletzten 36,7 vH. Die entsprechenden Ziffern lauten bei den Fußgängern 5,4 vH und 44,6 vH.

Anhang

Merkblatt zur Ausfüllung des Statistischen Meldeblattes

Statistisches Meldeblatt eines Straßenverkehrsunfalles

Merkblatt

zur Ausfüllung
des

Statistischen Meldeblattes eines Straßenverkehrsunfalles

- 1 -

Merkblatt

zur Ausfüllung des

„Statistischen Meldeblattes eines Straßenverkehrsunfalles“

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

- (1) Der Ort des Unfalles ist so zu bezeichnen, daß er in eine Karte bzw. einen Stadtplan eingetragen werden kann. **A**
- (2) „Geschlossene Ortslage“ ist der Teil des Gemeindebezirks, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend mit Wohnhäusern, gewerblichen oder öffentlichen Bauten bedeckt ist. Einzelne unbebaute Baustellen, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht. Bei der Beurteilung der Frage, ob eine Ortslage geschlossen oder nicht geschlossen ist, soll nicht von den gelben Ortstafeln, sondern von dem tatsächlichen Bebauungszustand ausgegangen werden. **B**
- (3) Unfälle auf Zubringern zur Autobahn sind nicht unter B 1. a) „Bundesautobahn“, sondern je nach der Straßenart unter B 1. b) bis B 1. c) einzutragen. **1.**
- (4) Hier sind nur Straßenverkehrsunfälle aufzunehmen, die im ursächlichen Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb stehen: Zusammenstoß eines Straßenverkehrsteilnehmers mit einem Schienenfahrzeug der Eisenbahn, auch Schrankenbeschädigungen, nicht aber ein Zusammenstoß zweier Straßenverkehrsteilnehmer, der sich zufällig auf einem schienengleichen Wegübergang ereignete. **3.**
- (5) Unter „Kuppe“ oder „Hügelkamm“ ist die höchste Stelle einer Straße zu verstehen, an der eine starke Steigung unmittelbar in ein starkes Gefälle übergeht, so daß hier durch die Unübersichtlichkeit ein Gefahrenpunkt entsteht. **4.**
- (6) Eine Fahrbahn ist ungeteilt, wenn die Fahrspuren für die beiden Verkehrsrichtungen nur durch Farblinien, Nägel oder in ähnlicher Weise kenntlich gemacht sind, so daß die Einheitlichkeit der Straßendecke erhalten bleibt. **6a) — b)**
- (7) Eine Fahrbahn ist geteilt, wenn die Fahrspuren durch Mittelstreifen (z. B. Grasstreifen bei der Bundesautobahn) voneinander getrennt sind oder einen selbständigen Fahrkörper besitzen. **6c) — d)**
- (8) Ein Radweg ist auch dann als vorhanden anzusehen, wenn er getrennt vom Fahrraum der eigentlichen Straße verläuft, diese aber in ihrem Zuge in allgemein naher Entfernung begleitet. **6a) — 6d)**
- (9) Es sind alle an dem Unfall beteiligten Verkehrsteilnehmer einzutragen, also z. B. auch:
a) ein parkendes Fahrzeug, auf das ein anderes Fahrzeug aufgefahren ist;
b) ein Fahrzeug, dessen Führer durch Nichtbeachtung der Abblendvorschriften einen Unfall herbeigeführt hat, aber weitergefahren ist;
c) ein Fahrzeug, dessen Führer Fahrerflucht begangen hat. **D**

- 2 -

- (10) Als Kraftfahrzeuge der Besatzungsmacht gelten alle Kraftfahrzeuge mit einem von der Besatzungsmacht in Deutschland gebrauchten besonderen Kennzeichen. Sie sind im Abschnitt D nur an dieser Stelle, also nicht nochmals unter D 2.—D 10., einzutragen. **Noch: D 1.**
- (11) Zu den Militärkraftfahrzeugen gehören die Dienstkraftfahrzeuge der Streitkräfte sowie der Behörden der Streitkräfte der Besatzungsmacht.
- (12) Zu den Zivilkraftfahrzeugen gehören die in privatem Besitz befindlichen Kraftfahrzeuge der Mitglieder der Streitkräfte (einschließlich der Behörden der Streitkräfte). Als Mitglieder gelten Personen, die im Dienst der Truppen der Besatzungsmacht stehen oder ihnen dienstlich zugeteilt sind, ferner Ehegatten, Kinder und nahe Verwandte. Deutsche gelten nur dann als „Mitglieder“, wenn sie im Staatsgebiet der betreffenden Besatzungsmacht (also im Ausland) in deren Truppen eingetreten sind, dort ihren ständigen Wohnsitz gehabt oder sich dort mindestens seit einem Jahre aufgehalten haben. Alle übrigen Kraftfahrzeuge mit einem von deutschen oder ausländischen Behörden ausgegebenen amtlichen Kennzeichen sind unter D 2.—D 10. einzutragen.
- (13) Unter „Personenkraftwagen“ sind auch zu rechnen:
a) Mietwagen, soweit es Personenkraftwagen sind, **5.**
b) Dreiradkraftfahrzeuge (außer Krafttraktoren und Kraftrollern mit Beiwagen), wenn sie ausschließlich oder hauptsächlich der Personenbeförderung dienen.
c) Krankentransportfahrzeuge, maschinell angetrieben.
„Kleinomnibusse“ sind Personenkraftwagen bis zu 8 Sitzplätzen einschließlich Führersitz.
- (14) „Kraftomnibusse“ sind nicht an Oberleitungen gebundene Kraftwagen zur Personenbeförderung mit mehr als 8 Sitzplätzen einschließlich Führersitz. **6.**
- (15) „Oberleitungsomnibusse“ (Obusse) sind an Oberleitungen gebundene, durch Elektromotoren angetriebene Kraftwagen zur Personenbeförderung mit mehr als 8 Sitzplätzen einschließlich Führersitz. **7.**
- (16) Unter „Liefer- und Lastkraftwagen“ sind auch Dreiradkraftfahrzeuge, die ausschließlich oder hauptsächlich der Beförderung von Gütern dienen und Liefer- und Lastkraftwagen, die ausnahmsweise zur Beförderung von Personen benutzt wurden, einzutragen. **8.**
Für die Eintragung der Zahl der Liefer- und Lastkraftwagen bei der Gruppe „bis 3500 kg“ und „3501 und mehr kg“ ist nicht die zulässige Belastung (Nutzlast), sondern das „zulässige Gesamtgewicht“ des Fahrzeuges maßgebend. Die Höhe des zulässigen Gesamtgewichtes ist aus dem Kraftfahrzeugschein zu ersehen.
Folgende Beispiele zeigen den Unterschied zwischen der Nutzlast und dem zulässigen Gesamtgewicht:

Hersteller	Typ	Art	Nutzlast in kg	zulässiges Gesamtgewicht in kg
Auto Union ..	F 89 S	Schnellaster ..	750	1876
Daimler-Benz ..	L 3500	Lastkraftwagen	3500	6700
Ford	F K 3000	„	3000	5850
Hanomag	L 28	„	1800	3800

- (17) Sattelschlepper mit Omnibusanhänger werden nicht hier, sondern unter D 6 „Kraftomnibusse“ nachgewiesen. **Noch: D 9.**
- (18) Schienenbahnen (Straßen- und Eisenbahnen) auf besonderem Bahnkörper gehören nur dann zum Straßenverkehr, wenn der Bahnkörper innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße liegt. **11.—12.**
- Unfälle auf besonderem Bahnkörper außerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße sind keine Straßenverkehrsunfälle; ein Meldeblatt ist dann nicht auszufüllen.
- (19) Hierher gehören Fahrräder mit einem Hilfsmotor (Verbrennungsmotor), dessen Hubraum 50 Kubikzentimeter nicht übersteigt, wenn ihre Bauart alle üblichen Merkmale von Fahrrädern aufweist. **15.**
- (20) Auch Kinder auf Rollschuhen, Rollern, mit Schlitten, Führer von Kinderwagen, auf der Fahrbahn arbeitende Personen usw. **16.**
- Der ein- oder aussteigende Kraftfahrzeug- oder Fahrzeugführer ist bei dem Fahrzeug zu zählen.
- Bei Marschkolonnen sind nur die unmittelbar beteiligten Personen anzugeben. Fußgänger sind, falls sie den Unfall mit verursacht haben, auch dann als Verkehrsteilnehmer aufzuführen, wenn sie selbst nicht zu Schaden gekommen sind.
- (21) Bei Tierherden sind nur die unmittelbar betroffenen Tiere zu zählen. **17.**
- (22) Zu den „sonstigen Fahrzeugen“ gehören Hand- und Hundewagen, Hand-schlitten zur Lastenbeförderung, nicht maschinell angetriebene Krankenfahrstühle, unbespannte Fuhrwerke usw.; Personen, die diese Fahrzeuge ziehen oder schieben, sind nicht bei den Fußgängern einzutragen. **18.**
- (23) Es ist für die Angaben über jeden der am Unfall beteiligten Kraftfahrzeugführer (Verkehrsteilnehmer Nr. 1, 2, 3, 4 usw.) eine besondere Spalte zu nehmen, wobei die Reihenfolge innerhalb des Abschnitts D maßgebend ist. Ist z. B. ein Personenkraftwagen mit einem Lastkraftwagen zusammenge-
stoßen, so sind die Angaben über den Führer des Personenkraftwagens in die erste und des Lastkraftwagens in die zweite Spalte einzutragen. **E**
- (24) Es bedeuten **1.**
- Führerschein vorhanden:
Der Kraftfahrzeugführer kann den Besitz eines deutschen oder ausländischen Führerscheins durch Vorzeigen des Papiers nachweisen.
- Führerschein nicht vorhanden:
Der Kraftfahrzeugführer besitzt keinen gültigen Führerschein und damit keine Fahrerlaubnis.
- Besitz eines Führerscheins nicht feststellbar:
Der Kraftfahrzeugführer hatte den Führerschein nicht bei sich oder es konnten bei einem verbrannten Toten oder bei nachträglicher Meldung des Unfalles oder aus anderen Gründen keine Feststellungen getroffen werden oder es lag Fahrerflucht vor.
- (25) In der gleichen Zeile ist anzugeben, von welchem ausländischen Staat der Führerschein ausgestellt worden ist. Führerscheine von Angehörigen der Besatzungsmacht sind als solche zu bezeichnen. Führerscheine von Deutschen mit zusätzlicher Fahrerlaubnis von Besatzungsbehörden sind ebenfalls unter E 2b) einzutragen mit der Angabe: „Besatzungsführerschein eines Deutschen“. **2. b)**
- (30) Auch Überholen an unübersichtlicher oder zu enger Stelle. **Noch: F I. 3.**
- (31) Zum Fahren auf der falschen Fahrbahn gehört auch Schneiden von Kurven und Befahren einer Einbahnstraße in entgegengesetzter Richtung. **I. 11.**
- Zum Fahren außerhalb der Fahrbahn gehört auch Abkommen von der Fahrbahn.
- (32) Verkehrswidrig ist das Parken **I. 12.**
- a) an den durch amtliche Verkehrszeichen ausdrücklich verbotenen Stellen;
b) an engen und unübersichtlichen Straßenstellen sowie in scharfen Straßenkrümmungen;
c) in einer geringeren Entfernung als je 10 Meter vor und hinter Straßenkreuzungen oder -einmündungen und den Haltestellenschildern der öffentlichen Verkehrsmittel;
d) an Verkehrsinseln;
e) vor Grundstücksein- und -ausfahrten;
f) auf den mittleren von drei oder mehr voneinander getrennten Fahrbahnen einer Straße;
g) soweit es sich nicht um Schienenfahrzeuge handelt, innerhalb des Fahrraums der Schienenbahnen.
- (33) War an einem Straßenverkehrsunfall ein Radfahrer beteiligt, und hat dieser einen vorhandenen Radweg nicht benutzt, so ist Zeile F I. 13. auf jeden Fall anzukreuzen. Unter Umständen sind weitere Ursachen, die beim Radfahrer gelegen haben, anzugeben. **I. 13.**
- (34) Als übermäßige Geschwindigkeit gilt nicht nur die in § 9 der Straßenverkehrsordnung angeführte Höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit, sondern auch jede andere Geschwindigkeit, bei der der Fahrzeugführer nicht in der Lage ist, seinen Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten oder das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anzuhalten. **I. 15.**
- (35) Bei Feststellung, ob Ermüdung des Fahrers als Unfallursache angenommen werden kann, ist von objektiven Merkmalen (Dauer der Fahrt und ähnliches) auszugehen. **I. 20.**
- (36) Unter den sonstigen Ursachen beim Führer des Fahrzeuges ist z. B. auch anzugeben: Anhängen von Radfahrern an Fahrzeuge, unerlaubte Mitnahme von Personen und von die Bewegungsfreiheit beeinträchtigenden Gegenständen auf einsitzigen Fahrrädern (§ 30 der Straßenverkehrsordnung). **I. 22.**
- (37) Auch Fälle, in denen sich Kinder so verhielten, daß ein Unfall unvermeidbar war. **III. 2.**
- (38) Zu den sonstigen Ursachen beim Fußgänger gehören u. a.: Hervorlaufen hinter Fahrzeugen, Mitfahren auf dem Trittbrett, Anhängen an Fahrzeuge, verkehrswidriges Benutzen des Radweges. **III. 7.**
- (39) Unter Wechsel der Fahrbahnbedeckung ist z. B. zu verstehen: Übergang von einer Fahrbahn mit Betondecke auf eine solche mit Kleinpflaster. **IV. 4.**
- (40) Zu den sonstigen Mängeln der Straße gehören u. a. enge Kurven, starke Wölbung der Fahrbahn, starkes Gefälle. **IV. 8.**

- (26) Wenn Zeile E 3. „Verkehrsunfall (Fahrerflucht)“ angekreuzt wurde, ist auch in der Zeile E 1. c) „Führerscheinbesitz nicht feststellbar“ ein Kreuz zu machen. Wurde der flüchtige Fahrer nachträglich gestellt, so sind außer der Ankreuzung (E 3.) auch unter den Positionen E 1. a)–b), E 2. a)–b) und E 4. a)–b) die entsprechenden Angaben zu machen. **Noch: E 3.**
- (27) Haben mehrere unmittelbare Ursachen und Umstände zu einem Unfall geführt, so sind stets alle vorläufig festgestellten Ursachen und Umstände anzugeben. **F**
- (28) Bei Bezeichnung der Ursachen unter F I. „Ursachen beim Führer des Fahrzeuges“ ist mit besonderer Sorgfalt und unter Prüfung und Berücksichtigung aller Einzelheiten des Unfalles vorzugehen. Nach Möglichkeit sind, soweit es im Rahmen der Ablieferungstermine des Meldeblattes möglich ist, objektive Untersuchungsergebnisse (z. B. Alkoholgehalt des Blutes) auszuwerten. Ursachen beim Führer eines Kraftfahrzeuges der Besatzungsmacht sind je nach der Art des beteiligten Kraftfahrzeuges in einer der ersten vier Spalten anzukreuzen. **I.**
- (29) Für das Ankreuzen in den sechs Spalten gelten: **I.—II.**
- als Krad (Kraftfahrrad)
Kraftfahrräder ohne Rücksicht auf den Hubraum
Kraftroller
- als Pkw (Personenkraftwagen):
Personenkraftwagen (einschl. Mietwagen)
Kleinomnibusse
Krankenkraftwagen
Krankenfahrräder, maschinell angetrieben
Kraftdroschken
Dreiradkraftfahrzeuge zur Personenbeförderung
- als Kom (Kraftomnibus):
Kraftomnibusse
Sattelschlepper mit Omnibusanhänger
Oberleitungsmotobusse
- als Lkw (Lastkraftwagen):
Liefer- und Lastkraftwagen ohne Rücksicht auf das Gesamtgewicht und gleichgültig, ob auf ihnen Güter oder (ausnahmsweise) Personen befördert wurden.
Dreiradkraftfahrzeuge zur Güterbeförderung
Zugmaschinen und Sattelschlepper
- als Rad (Fahrrad):
Fahrräder ohne und mit Hilfsmotor
- als sonstiges Fz (Fahrzeug):
Straßenbahnen } nur Schienenfahrzeuge
Eisenbahnen }
Sonderkraftfahrzeuge (z. B. Kraftwagen für Feuerlöschzwecke)
Selbstfahrende Arbeitsmaschinen und sonstige Kraftfahrzeuge
Bespannte Fuhrwerke (bespannte Schlitten)
Hand- und Hundewagen
Handschlitten zur Lastenbeförderung
Krankenfahrräder, nicht maschinell angetrieben
Unbespannte Fuhrwerke usw.

- (41) In die Spalte „Getötete“ sind alle Personen einzutragen, die bei einem Straßenverkehrsunfall sofort tödlich verletzt oder innerhalb 30 Tagen an den Unfallfolgen gestorben sind. **G 1.**
- Es ist dafür Sorge zu tragen, daß die Krankenhäuser usw. über den später eingetretenen Tod von Schwerverletzten Mitteilung machen, damit nachträgliche Todesmeldungen so früh wie möglich in das Meldeblatt aufgenommen werden können.
- Gehen nach Absendung des Meldeblattes an die nächsthöhere Dienststelle, Kreisverwaltung usw., noch nachträgliche Todesmeldungen ein, so sind Nachtragsmeldungen zu machen.
- Hierbei ist ein Meldeblattformular zu verwenden. Die Überschrift „Statistisches Meldeblatt eines Straßenverkehrsunfalles“ ist zu streichen und dafür zu setzen: „Nachtragsmeldung über Getötete“. Damit die Nachtragsmeldung dem vorangegangenen Meldeblatt zugeordnet werden kann, sind die Merkmale im Kopf der Nachtragsmeldung (Gemeinde, Datum usw.) auszufüllen. Im übrigen sind Eintragungen nur unter dem Abschnitt G 1. „Bei dem Unfall getötete und/oder verletzte Personen“ zu machen, und zwar in dem Teil „Getötete“ die Zugangsmeldung und im Teil „Verletzte“ die Abgangsmeldung.
- Für jeden nachträglichen Todesfall ist eine besondere Meldung auszufertigen und auf demselben Wege wie die eigentlichen Meldeblätter weiterzureichen. Todesfälle, die später als nach 30 Tagen eingetreten sind, dürfen nicht mehr berücksichtigt werden.
- (42) Es ist zu unterscheiden zwischen
- a) Verletzten, die unmittelbar zu stationärer Behandlung in ein Krankenhaus eingeliefert werden,
b) sonstigen Verletzten, die sich ohne fremde Hilfe vom Unfallort entfernen können.
- (43) Wenn Sachschaden entstanden ist, soll ohne Angabe eines Betrages durch Ankreuzen kenntlich gemacht werden, ob es sich um Bagatelldschaden (bis rund DM 200,—) oder um einen schwereren Schaden gehandelt hat. Die eine oder andere Schadensart ist durch gewissenhafte Schätzung zu ermitteln. **2.**
- (44) Das freie Feld dient dazu, Bemerkungen aufzunehmen, soweit sie bei ungewöhnlichen Fällen zur Klarstellung erforderlich sind, ferner Ergänzungen wegen Platzmangel in der Eintragungsspalte oder andere Zusätze, z. B. Verkehrsflucht eines Verkehrsteilnehmers (mit Ausnahme eines Kraftfahrzeugführers, für den Verkehrsflucht unter E 3. nachgewiesen wird). **H**

1. Mängel der Bremsen
2. Mängel der Lenkung
3. Mängel an Achsen, Federn u. Rädern
4. Mängel an der Bereifung
5. Mängel der Zugvorrichtung
6. Mängel od. Versagen der Fahrbahnbeleuchtung, Begrenzungsleuchten, Schlußleuchten oder Rückstrahler
7. Mängel od. Versagen der Fahrtrichtungsanzeiger
8. Übermäßige Rauchentwicklung
9. Fehlerhafte Beladung, Überladung bzw. Überbesetzung
10. Sonstige Ursachen beim Fahrzeug und welche?

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

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

		Alter	
		unter 6	6 bis unter 14
40	Zutreff. ankreuzen		
		unter 14	14 und darüber
	Zutreff. ankreuzen		
41			
42			
43			
44			
45			
46			
		7	8

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

	Zutreffendes ankreuzen
509	
519	
529	
539	
549	
559	
569	
579	
589	
599	
709	
719	
729	
809	
819	
829	
839	
849	

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

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

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

		Getötete (41)					stationärer Behandlung zugeführt					sonstige Verletzte				
Geschlecht	G															
Art der Verkehrsbeteiligung	V	Im Alter von Jahren														
		unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25	25 bis unter 60	60 und darüber	unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25	25 bis unter 60	60 und darüber	unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25	25 bis unter 60	60 und darüber
		00	01	02	03	04	20	21	22	23	24	40	41	42	43	44
a) Männliche Personen																
auf Krafträdern*)																
auf Kraftwagen																
auf Fahrrädern**)																
Fußgänger***)																
Andere																
b) Weibl. Personen		10	11	12	13	14	30	31	32	33	34	50	51	52	53	54
auf Krafträdern*)																
auf Kraftwagen																
auf Fahrrädern**)																
Fußgänger***)																
Andere																

*) einschl. Kraftroller (Motorroller) **) einschl. Fahrräder mit Hilfsmotor ***) auch Kinder auf Rollschuhen, Rollern usw., auf der Fahrbahn arbeitende Personen usw.

a) bis zu einer Höhe von rund DM 200: b) in einer Höhe von mehr als DM 200:

H Bemerkungen und Ergänzungen (44)

Tabellenteil

I. Straßenverkehrsunfälle im Bundesgebiet und in Berlin (West) 1954

1. Straßenverkehrsunfälle nach Monaten und Unfallfolgen

Monat	insgesamt	Unfälle						
		mit Personenschaden				mit nur Sachschaden		
		zusammen	mit Getöteten 1)	mit Schwer- verletzten 2)	mit Leicht- verletzten 3)	zusammen	von mehr als DM 200	bis DM 200
Bundesgebiet								
in geschlossener Ortslage								
Januar	20 713	7 287	287	3 072	3 928	13 426	5 108	8 318
Februar	20 371	7 270	290	3 015	3 965	13 101	5 102	7 999
März	25 408	12 063	421	4 883	6 759	13 345	4 382	8 963
April	29 641	15 089	489	6 038	8 562	14 552	4 526	10 026
Mai	35 072	19 005	562	7 335	11 108	16 067	4 792	11 275
Juni	35 059	19 824	537	7 636	11 651	15 235	4 439	10 796
Juli	37 607	20 045	595	7 789	11 661	17 562	5 036	12 526
August	38 081	20 639	606	8 044	11 989	17 442	4 960	12 482
September	38 663	20 636	650	8 017	11 969	18 027	5 098	12 929
Oktober	39 046	19 822	693	7 747	11 382	19 224	5 722	13 502
November	33 118	15 415	649	6 079	8 687	17 703	5 586	12 117
Dezember	34 243	14 518	613	5 859	8 046	19 725	6 646	13 079
	zusammen	387 022	191 613	6 392	75 514	109 707	61 397	134 012
dagegen 1953	348 088	180 016	5 943	70 932	103 141	168 072	51 716	116 356
in nicht geschlossener Ortslage								
Januar	5 718	2 512	192	1 177	1 143	3 206	1 836	1 370
Februar	5 915	2 636	231	1 198	1 207	3 279	2 052	1 227
März	5 998	3 309	259	1 677	1 373	2 689	1 503	1 186
April	6 772	3 988	349	1 993	1 646	2 784	1 433	1 351
Mai	8 972	5 886	450	2 911	2 525	3 086	1 586	1 500
Juni	10 065	6 552	458	3 257	2 837	3 513	1 807	1 706
Juli	10 393	6 407	456	3 201	2 750	3 986	2 123	1 863
August	11 422	7 115	480	3 534	3 101	4 307	2 294	2 013
September	11 388	6 900	519	3 408	2 973	4 488	2 413	2 075
Oktober	11 367	6 642	513	3 214	2 915	4 725	2 451	2 274
November	9 604	5 232	452	2 500	2 280	4 372	2 406	1 966
Dezember	9 051	4 494	319	2 159	2 016	4 557	2 687	1 870
	zusammen	106 665	61 673	4 678	30 229	26 766	44 992	20 401
dagegen 1953	97 611	57 529	4 492	28 075	24 962	40 082	21 187	18 895
in geschlossener und nicht geschlossener Ortslage								
Unfälle je Monat								
Januar	26 431	9 799	479	4 249	5 071	16 632	6 944	9 688
Februar	26 286	9 906	521	4 213	5 172	16 380	7 154	9 226
März	31 406	15 372	680	6 560	8 132	16 034	5 885	10 149
April	36 413	19 077	838	8 031	10 208	17 336	5 959	11 377
Mai	44 044	24 891	1 012	10 246	13 633	19 153	6 378	12 775
Juni	45 124	26 376	995	10 893	14 488	18 748	6 246	12 502
Juli	48 000	26 452	1 051	10 990	14 411	21 548	7 159	14 389
August	49 503	27 754	1 086	11 578	15 090	21 749	7 254	14 495
September	50 051	27 536	1 169	11 425	14 942	22 515	7 511	15 004
Oktober	50 413	26 464	1 206	10 961	14 297	23 949	8 173	15 776
November	42 722	20 647	1 101	8 579	10 967	22 075	7 992	14 083
Dezember	43 294	19 012	932	8 018	10 062	24 282	9 333	14 949
	insgesamt	493 687	253 286	11 070	105 743	136 473	240 401	85 988
dagegen 1953	445 699	237 545	10 435	99 007	128 103	208 154	72 903	135 251
Unfälle im Tagesdurchschnitt								
Januar	852,6	316,1	15,4	137,1	163,6	536,5	224,0	312,5
Februar	938,8	353,8	18,6	150,5	184,7	585,0	255,5	329,5
März	1 013,0	495,8	21,9	211,6	262,3	517,2	189,8	327,4
April	1 213,7	635,8	27,9	267,7	340,2	577,9	198,7	379,2
Mai	1 420,7	802,9	32,6	330,5	439,8	617,8	205,7	412,1
Juni	1 504,1	879,2	33,2	363,1	482,9	624,9	208,2	416,7
Juli	1 548,4	853,3	33,9	354,5	464,9	695,1	230,9	464,2
August	1 596,9	895,3	35,0	373,5	486,8	701,6	234,0	467,6
September	1 668,3	917,8	38,9	380,8	498,1	750,5	250,4	500,1
Oktober	1 626,2	853,7	38,9	353,6	461,2	772,5	263,6	508,9
November	1 424,0	688,2	36,7	285,9	365,6	735,8	266,4	469,4
Dezember	1 396,6	613,3	30,1	258,6	324,6	783,3	301,1	482,2
	1954	1 352,5	693,9	30,3	289,7	373,9	235,6	423,0
dagegen 1953	1 221,1	650,8	28,6	271,2	351,0	570,3	199,7	370,6
Berlin (West)								
Unfälle insgesamt								
1954	21 786	10 419	260	4 023	6 136	11 367	4 764	6 603
dagegen 1953	20 430	10 444	267	4 532	5 645	9 986	3 986	6 000

1) Teilweise auch mit Schwerverletzten, Leichtverletzten und/oder Sachschaden. — 2) Teilweise auch mit Leichtverletzten und/oder Sachschaden, jedoch ohne Getötete. — 3) Teilweise in Verbindung mit Sachschaden.

noch: I. Straßenverkehrsunfälle im Bundesgebiet und in Berlin (West) 1954

2. Straßenverkehrsunfälle nach Wochentagen und Unfallfolgen

Wochentag	Bundesgebiet									Berlin (West)
	Unfälle									Unfälle insgesamt
	in geschlossener Ortslage			in nicht geschlossener Ortslage			in geschlossener und nicht geschlossener Ortslage			
	zusammen	mit Personenschaden ¹⁾	mit nur Sachschaden	zusammen	mit Personenschaden ¹⁾	mit nur Sachschaden	insgesamt	mit Personenschaden ¹⁾	mit nur Sachschaden	
Montag	57 954	27 359	30 595	16 018	9 116	6 902	73 972	36 475	37 497	3 333
Dienstag	55 465	26 104	29 361	14 203	7 516	6 687	69 668	33 620	36 048	3 395
Mittwoch	55 217	26 516	28 701	13 607	7 142	6 465	68 824	33 658	35 166	3 250
Donnerstag	56 320	27 230	29 090	14 612	7 762	6 850	70 932	34 992	35 940	3 259
Freitag	60 796	29 989	30 807	14 898	8 212	6 686	75 694	38 201	37 493	3 377
Sonnabend	63 936	33 098	30 838	16 317	9 982	6 335	80 253	43 080	37 173	3 464
Sonntag	37 334	21 317	16 017	17 010	11 943	5 067	54 344	33 260	21 084	1 708
insgesamt	387 022	191 613	195 409	106 665	61 673	44 992	493 687	253 286	240 401	21 786
dagegen 1953	348 088	180 016	168 072	97 611	57 529	40 082	445 699	237 545	208 154	20 430

1) Teilweise in Verbindung mit Sachschaden.

3. Straßenverkehrsunfälle nach Monaten und Stunden

Stunde	Jahr	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
Bundesgebiet													
Unfälle mit Personenschaden ¹⁾													
0 bis unter 1	3 119	102	108	175	223	314	317	358	331	335	353	252	251
1 " " 2	3 386	151	137	175	186	333	379	370	424	351	326	293	261
2 " " 3	2 195	83	132	110	128	223	201	247	247	223	266	186	149
3 " " 4	1 600	88	96	86	84	157	138	176	165	178	177	140	115
4 " " 5	1 426	93	99	79	87	134	149	128	130	166	151	107	103
5 " " 6	3 440	153	150	202	152	259	348	332	332	434	453	339	286
6 " " 7	11 259	362	398	503	711	1 025	1 098	1 216	1 156	1 315	1 302	1 272	901
7 " " 8	11 439	547	493	634	701	1 055	1 106	1 114	1 014	1 159	1 102	1 136	1 378
8 " " 9	7 395	372	398	469	494	662	772	793	776	775	673	593	618
9 " " 10	9 040	438	476	536	684	871	966	940	1 079	933	819	660	638
10 " " 11	11 068	502	513	678	845	1 066	1 137	1 193	1 337	1 164	1 037	825	771
11 " " 12	13 000	576	539	857	1 068	1 226	1 338	1 326	1 461	1 282	1 403	968	956
12 " " 13	14 493	583	558	934	1 193	1 465	1 405	1 482	1 585	1 505	1 572	1 153	1 058
13 " " 14	14 520	625	594	998	1 153	1 488	1 444	1 430	1 445	1 543	1 598	1 145	1 057
14 " " 15	14 518	632	587	1 035	1 134	1 438	1 501	1 469	1 565	1 524	1 522	1 089	1 022
15 " " 16	14 307	636	670	937	1 206	1 404	1 480	1 550	1 561	1 435	1 415	1 074	939
16 " " 17	17 902	671	697	1 217	1 497	1 811	1 815	1 914	1 913	1 955	1 844	1 321	1 247
17 " " 18	26 168	860	803	1 558	2 103	2 561	2 646	2 644	2 767	2 819	2 627	2 505	2 275
18 " " 19	23 676	792	752	1 349	1 810	2 414	2 536	2 367	2 512	2 494	2 879	2 070	1 701
19 " " 20	18 003	588	670	1 109	1 264	1 768	1 911	1 847	1 996	2 325	2 008	1 294	1 223
20 " " 21	12 249	352	404	695	903	1 220	1 461	1 337	1 637	1 540	1 109	798	793
21 " " 22	7 576	214	233	369	572	866	885	878	1 014	812	675	590	468
22 " " 23	6 587	218	226	395	489	644	761	746	762	714	672	495	465
23 " " 24	4 796	155	171	260	383	472	562	585	531	540	472	333	332
ohne Angabe	124	6	2	12	7	15	20	10	14	15	9	9	5
zusammen	253 286	9 799	9 906	15 372	19 077	24 891	26 376	26 452	27 754	27 536	26 464	20 647	19 012
dagegen 1953	237 545	9 298	8 857	15 324	20 358	24 954	23 704	27 380	27 722	25 151	22 949	16 955	14 893
davon (1954):													
bei Tageslicht ²⁾	185 165	5 035	6 328	11 705	16 015	21 867	23 113	23 082	22 499	20 337	16 914	9 964	8 306
bei Dunkelheit	68 039	4 759	3 576	3 657	3 055	3 017	3 250	3 366	5 245	7 192	9 544	10 677	10 701
ohne Angabe	82	5	2	10	7	7	13	4	10	7	6	6	5

1) Teilweise in Verbindung mit Sachschaden. — 2) Einschl. bürgerlicher Dämmerung. — Die Zwischenstriche in den Monatsspalten deuten die ungefähre Grenze zwischen Tageslicht und Dunkelheit an.

noch: 1. Straßenverkehrsunfälle im Bundesgebiet und in Berlin (West) 1954
noch: 3. Straßenverkehrsunfälle nach Monaten und Stunden

Stunde	Jahr	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
Bundesgebiet													
Unfälle mit nur Sachschaden													
0 bis unter 1	2 374	158	131	140	168	166	200	218	209	223	272	225	264
1 " " 2	2 308	142	155	149	144	181	176	209	216	220	224	245	247
2 " " 3	1 849	103	133	129	134	138	125	164	197	175	168	190	193
3 " " 4	1 541	114	128	112	97	117	107	138	128	159	148	135	158
4 " " 5	1 386	89	113	99	89	102	109	130	130	138	145	116	126
5 " " 6	2 032	117	142	132	120	155	161	215	186	205	231	204	164
6 " " 7	5 041	202	240	298	376	431	432	518	502	572	555	518	397
7 " " 8	8 549	534	588	588	544	656	634	733	700	812	919	849	992
8 " " 9	11 068	838	1 016	778	714	797	856	876	882	951	1 078	1 097	1 185
9 " " 10	14 169	1 229	1 298	947	1 001	1 117	938	1 090	1 131	1 151	1 355	1 389	1 523
10 " " 11	16 667	1 361	1 433	1 172	1 159	1 239	1 171	1 394	1 402	1 404	1 577	1 548	1 807
11 " " 12	18 636	1 610	1 427	1 322	1 310	1 301	1 278	1 656	1 615	1 618	1 755	1 694	2 050
12 " " 13	17 277	1 377	1 211	1 199	1 157	1 301	1 241	1 509	1 467	1 566	1 741	1 614	1 894
13 " " 14	15 810	1 280	1 078	1 070	1 163	1 265	1 148	1 364	1 229	1 435	1 551	1 453	1 674
14 " " 15	16 820	1 362	1 148	1 201	1 227	1 334	1 269	1 453	1 469	1 563	1 671	1 498	1 625
15 " " 16	17 186	1 297	1 274	1 189	1 342	1 360	1 383	1 520	1 468	1 519	1 655	1 553	1 626
16 " " 17	18 642	1 275	1 263	1 278	1 429	1 569	1 444	1 697	1 792	1 737	1 855	1 578	1 725
17 " " 18	20 049	988	1 120	1 371	1 591	1 703	1 699	1 833	1 897	1 987	1 992	1 869	1 999
18 " " 19	16 451	822	741	989	1 240	1 437	1 448	1 608	1 681	1 638	1 828	1 482	1 537
19 " " 20	11 663	579	617	660	821	1 035	1 080	1 164	1 207	1 195	1 224	964	1 117
20 " " 21	7 716	431	427	461	563	605	705	758	784	873	741	655	713
21 " " 22	4 915	272	230	257	347	453	412	485	572	504	463	441	479
22 " " 23	4 307	224	224	270	302	383	389	436	428	418	436	384	413
23 " " 24	3 768	209	235	214	284	295	326	368	343	436	354	357	347
ohne Angabe	177	19	8	9	14	13	17	12	14	16	11	17	27
zusammen	240 401	16 632	16 380	16 034	17 336	19 153	18 748	21 548	21 749	22 515	23 949	22 075	24 282
dagegen 1953	208 154	18 112	16 900	14 651	15 867	16 941	17 063	19 200	18 464	18 220	19 074	15 778	17 884
davon (1954):													
bei Tageslicht ²⁾	190 974	11 629	12 856	13 402	15 194	17 407	16 996	19 518	18 728	18 158	17 704	14 273	15 109
bei Dunkelheit	49 309	4 992	3 519	2 629	2 128	1 737	1 739	2 021	3 013	4 347	6 237	7 790	9 157
ohne Angabe	118	11	5	3	14	9	13	9	8	10	8	12	16
Unfälle insgesamt													
0 bis unter 1	5 493	260	239	315	391	480	517	576	540	558	625	477	515
1 " " 2	5 694	293	292	324	330	514	555	579	640	571	550	538	508
2 " " 3	4 044	186	265	239	262	361	326	411	444	398	434	376	312
3 " " 4	3 141	202	224	198	181	274	245	314	293	337	325	275	273
4 " " 5	2 812	182	212	178	176	236	258	258	260	304	296	223	229
5 " " 6	5 472	270	292	334	272	414	509	547	518	639	684	543	450
6 " " 7	16 300	564	638	801	1 087	1 456	1 530	1 734	1 658	1 887	1 857	1 790	1 298
7 " " 8	19 988	1 081	1 081	1 222	1 245	1 711	1 740	1 847	1 714	1 971	2 021	1 985	2 370
8 " " 9	18 463	1 210	1 414	1 247	1 208	1 459	1 628	1 669	1 658	1 726	1 751	1 690	1 803
9 " " 10	23 209	1 667	1 774	1 483	1 685	1 988	1 904	2 030	2 210	2 084	2 174	2 049	2 161
10 " " 11	27 735	1 863	1 946	1 850	2 004	2 305	2 308	2 587	2 739	2 568	2 614	2 373	2 578
11 " " 12	31 636	2 186	1 966	2 179	2 378	2 527	2 616	2 982	3 076	2 900	3 158	2 662	3 006
12 " " 13	31 770	1 960	1 769	2 133	2 350	2 766	2 646	2 991	3 052	3 071	3 313	2 767	2 952
13 " " 14	30 330	1 905	1 672	2 068	2 316	2 753	2 592	2 794	2 774	2 978	3 149	2 598	2 731
14 " " 15	31 338	1 994	1 735	2 236	2 361	2 772	2 770	2 922	3 034	3 687	3 193	2 587	2 647
15 " " 16	31 493	1 933	1 944	2 126	2 548	2 764	2 863	3 070	3 029	2 954	3 070	2 627	2 565
16 " " 17	36 544	1 946	1 960	2 495	2 926	3 380	3 259	3 611	3 705	3 692	3 609	2 899	2 972
17 " " 18	46 217	1 848	1 923	2 929	3 694	4 264	4 345	4 477	4 664	4 806	4 619	4 374	4 274
18 " " 19	40 127	1 614	1 493	2 338	3 050	3 851	3 984	3 975	4 193	4 132	4 707	3 552	3 238
19 " " 20	29 666	1 167	1 287	1 769	2 085	2 803	2 991	3 011	3 203	3 520	3 232	2 258	2 340
20 " " 21	19 965	783	831	1 156	1 466	1 825	2 166	2 095	2 421	2 413	1 850	1 453	1 506
21 " " 22	12 491	486	463	626	919	1 319	1 297	1 363	1 586	1 316	1 138	1 031	947
22 " " 23	10 894	442	450	665	791	1 027	1 150	1 182	1 190	1 132	1 108	879	878
23 " " 24	8 564	364	406	474	667	767	888	953	874	976	826	690	679
ohne Angabe	301	25	10	21	21	28	37	22	28	31	20	26	32
insgesamt	493 687	26 431	26 286	31 406	36 413	44 044	45 124	48 000	49 503	50 051	50 413	42 722	43 294
dagegen 1953	445 699	27 410	25 757	29 975	36 225	41 895	40 767	46 580	46 186	43 371	42 023	32 733	32 777
davon (1954):													
bei Tageslicht ²⁾	376 139	16 664	19 184	25 107	31 209	39 274	40 109	42 600	41 227	38 495	34 618	24 237	23 415
bei Dunkelheit	117 348	9 751	7 095	6 286	5 183	4 754	4 989	5 387	8 258	11 539	15 781	18 467	19 858
ohne Angabe	200	16	7	13	21	16	26	13	18	17	14	18	21
Berlin (West)													
Unfälle													
mit Personenschaden ¹⁾	10 419	314	337	627	829	1 255	1 151	1 077	1 122	1 140	1 014	768	785
mit nur Sachschaden	11 367	949	792	728	845	945	890	964	920	997	1 096	1 072	1 169
insgesamt	21 786	1 263	1 129	1 355	1 674	2 200	2 041	2 041	2 042	2 137	2 110	1 840	1 954
dagegen 1953	20 430	1 161	1 385	1 439	1 808	1 837	2 039	2 082	2 034	1 880	1 699	1 480	1 586
davon (1954):													
bei Tageslicht ²⁾	17 657	898	865	1 103	1 478	2 038	1 900	1 854	1 840	1 750	1 590	1 162	1 179
bei Dunkelheit	4 129	365	264	252	196	162	141	187	202	387	520	678	775

1) Teilweise in Verbindung mit Sachschaden. — 2) Einschl. bürgerlicher Dämmerung. — Die Zwischenstriche in den Monatsspalten deuten die ungefähre Grenze zwischen Tageslicht und Dunkelheit an.

4. Straßenverkehrsunfälle nach den Unfallfolgen,

a) Unfälle

Besonderheit der Straße	Unfälle										
	durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen						durch Auffahren eines				
				voranfahrendes Fahrzeug			im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug			parkendes Fahrzeug	
	in		zusammen	in		zusammen	in		zusammen	in	
	geschlos- sener	nicht geschlos- sener		geschlos- sener	nicht geschlos- sener		geschlos- sener	nicht geschlos- sener		geschlos- sener	nicht geschlos- sener
	Ortslage			Ortslage			Ortslage			Ortslage	

Bundes

Unfälle mit

Straßenklasse

Bundesautobahn	—	53	53	—	59	59	—	53	53	—	8	8
Bundesstraße	751	748	1 499	139	160	299	69	87	156	54	39	93
Landstraße I. Ordnung	385	392	777	47	87	134	29	34	63	26	11	37
Landstraße II. Ordnung	128	122	250	17	22	39	6	6	12	7	5	12
Andere Straße	672	78	750	74	5	79	28	6	34	40	—	40
zusammen	1 936	1 393	3 329	277	333	610	132	186	318	127	63	190

Unfallstelle

Straßenkreuzung oder -einführung	963	330	1 293	47	29	76	19	8	27	4	—	4
von gleichberechtigten Straßen	235	49	284	8	6	14	3	—	3	1	—	1
mit einer bevorrechtigten Straße	728	281	1 009	39	23	62	16	8	24	3	—	3
Schienen gleicher Wegübergang	67	61	128	1	1	2	—	—	—	—	—	—
mit Schranken	12	5	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ohne Schranken	55	56	111	1	1	2	—	—	—	—	—	—
Kuppe (Hügelkamm)	3	15	18	—	1	1	—	2	2	1	—	1
Kurve	184	270	454	15	23	38	12	13	25	3	4	7

Straßenart

Ungeteilte Fahrbahn und 2-Richtungsverkehr ohne Radweg	1 440	1 185	2 625	225	252	477	94	113	207	85	41	126
Ungeteilte Fahrbahn und 2-Richtungsverkehr mit Radweg	409	141	550	43	20	63	34	20	54	39	14	53
Geteilte Fahrbahn und 2-Richtungsverkehr ohne Radweg	33	63	96	4	61	65	1	51	52	1	8	9
Geteilte Fahrbahn und 2-Richtungsverkehr mit Radweg	31	4	35	2	—	2	2	1	3	1	—	1
Einbahnstraße	23	—	23	3	—	3	1	1	2	1	—	1
zusammen	1 936	1 393	3 329	277	333	610	132	186	318	127	63	190
dagegen 1953	1 951	1 351	3 302	261	341	602	86	115	201	87	51	138

Unfälle mit

Straßenklasse

Bundesautobahn	—	469	469	—	768	768	—	384	384	—	57	57
Bundesstraße	23 862	7 723	31 585	5 313	3 416	8 729	3 084	1 281	4 365	1 024	245	1 269
Landstraße I. Ordnung	13 285	5 316	18 601	2 644	2 067	4 711	1 291	590	1 881	524	104	628
Landstraße II. Ordnung	4 214	1 776	5 990	722	582	1 304	346	195	541	186	29	215
Andere Straße	37 277	1 567	38 844	4 094	283	4 377	2 867	107	2 974	2 003	28	2 031
zusammen	78 638	16 851	95 489	12 773	7 116	19 889	7 588	2 557	10 145	3 737	463	4 200

Unfallstelle

Straßenkreuzung oder -einführung	45 349	4 124	49 473	3 261	772	4 033	1 790	206	1 996	213	12	225
von gleichberechtigten Straßen	12 401	814	13 215	663	130	793	317	35	352	48	3	51
mit einer bevorrechtigten Straße	32 948	3 310	36 258	2 598	642	3 240	1 473	171	1 644	165	9	174
Schienen gleicher Wegübergang	213	147	360	18	6	24	16	9	25	—	—	—
mit Schranken	47	16	63	13	4	17	9	3	12	—	—	—
ohne Schranken	166	131	297	5	2	7	7	6	13	—	—	—
Kuppe (Hügelkamm)	162	234	396	37	72	109	12	34	46	2	5	7
Kurve	5 324	3 316	8 640	662	544	1 206	301	208	509	120	33	153

Straßenart

Ungeteilte Fahrbahn und 2-Richtungsverkehr ohne Radweg	61 620	14 786	76 406	9 943	5 767	15 710	5 544	1 925	7 469	2 826	350	3 176
Ungeteilte Fahrbahn und 2-Richtungsverkehr mit Radweg	12 851	1 500	14 351	2 139	546	2 685	1 446	248	1 694	677	54	731
Geteilte Fahrbahn und 2-Richtungsverkehr ohne Radweg	1 638	503	2 141	256	776	1 032	234	367	601	71	57	128
Geteilte Fahrbahn und 2-Richtungsverkehr mit Radweg	1 155	44	1 199	173	15	188	145	9	154	53	1	54
Einbahnstraße	1 374	18	1 392	262	12	274	219	8	227	110	1	111
zusammen	78 638	16 851	95 489	12 773	7 116	19 889	7 588	2 557	10 145	3 737	463	4 200
dagegen 1953	74 900	16 389	91 289	12 305	6 909	19 214	6 860	2 257	9 117	3 465	441	3 906

1) Teilweise auch mit Verletzten und/oder Sachschaden. — 2) Teilweise in Verbindung mit Sachschaden, jedoch ohne Getötete.

der Unfallart und den Besonderheiten der Straße
aller Art

fälle												Besonderheit der Straße
Fahrzeuges auf ein			zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger			anderer Art			aller Art			
anderes Hindernis												
in		zusammen	in		zusammen	in		zusammen	in		zusammen	
geschlos- sener	nicht geschlos- sener		geschlos- sener	nicht geschlos- sener		geschlos- sener	nicht geschlos- sener		geschlos- sener	nicht geschlos- sener		
Ortslage			Ortslage			Ortslage			Ortslage			

gebiet

Getöteten ¹⁾

												Straßenklasse	
—	31	31	—	31	31	—	94	94	—	329	329	Bundesautobahn	
163	328	491	946	357	1 303	241	372	613	2 363	2 091	4 454	Bundesstraße	
152	300	452	576	269	845	206	354	560	1 421	1 447	2 868	Landstraße I. Ordnung	
51	103	154	145	62	207	81	149	230	435	469	904	Landstraße II. Ordnung	
120	41	161	850	41	891	389	171	560	2 173	342	2 515	Andere Straße	
486	803	1 289	2 517	760	3 277	917	1 140	2 057	6 392	4 678	11 070	zusammen	
												Unfallstelle	
54	25	79	455	54	509	137	36	173	1 679	482	2 161	Straßenkreuzung oder -einemündung	
9	8	17	70	6	76	40	10	50	366	79	445	von gleichberechtigten Straßen	
45	17	62	385	48	433	97	26	123	1 313	403	1 716	mit einer bevorrechtigten Straße	
6	5	11	2	—	2	16	15	31	92	82	174	Schienen gleicher Wegübergang	
5	4	9	1	—	1	5	4	9	23	13	36	mit Schranken	
1	1	2	1	—	1	11	11	22	69	69	138	ohne Schranken	
1	4	5	5	2	7	—	8	8	10	32	42	Kuppe (Hügelkamm)	
169	312	481	99	52	151	156	352	508	638	1 026	1 664	Kurve	
												Straßenart	
418	725	1 143	1 967	654	2 621	730	1 017	1 747	4 959	3 987	8 946	Ungeteilte Fahrbahn und 2-Rich-	
												tungsverkehr ohne Radweg	
52	43	95	396	67	463	112	35	147	1 085	340	1 425	Ungeteilte Fahrbahn und 2-Rich-	
												tungsverkehr mit Radweg	
6	33	39	71	36	107	35	85	120	151	337	488	Geteilte Fahrbahn und 2-Richtungs-	
												verkehr ohne Radweg	
6	1	7	47	1	48	24	1	25	113	8	121	Geteilte Fahrbahn und 2-Richtungs-	
4	1	5	36	2	38	16	2	18	84	6	90	verkehr mit Radweg	
486	803	1 289	2 517	760	3 277	917	1 140	2 057	6 392	4 678	11 070	Einbahnstraße	
441	699	1 140	2 199	740	2 939	918	1 195	2 113	5 943	4 492	10 435	zusammen	
												dagegen 1953	

Verletzten ²⁾

												Straßenklasse	
—	394	394	—	65	65	—	1 499	1 499	—	3 636	3 636	Bundesautobahn	
2 877	3 053	5 930	12 110	2 678	14 788	8 742	5 768	14 510	57 012	24 164	81 176	Bundesstraße	
2 248	2 643	4 891	8 795	2 594	11 389	5 698	4 785	10 483	34 485	18 099	52 584	Landstraße I. Ordnung	
763	886	1 649	2 807	925	3 732	2 202	2 059	4 261	11 240	6 452	17 692	Landstraße II. Ordnung	
3 691	526	4 217	18 132	607	18 739	14 420	1 526	15 946	82 484	4 644	87 128	Andere Straße	
9 579	7 502	17 081	41 844	6 869	48 713	31 062	15 637	46 699	185 221	56 995	242 216	zusammen	
												Unfallstelle	
1 449	314	1 763	7 187	337	7 524	5 835	632	6 467	65 084	6 397	71 481	Straßenkreuzung oder -einemündung	
506	83	589	1 759	78	1 837	1 604	182	1 786	17 298	1 325	18 623	von gleichberechtigten Straßen	
943	231	1 174	5 428	259	5 687	4 231	450	4 681	47 786	5 072	52 858	mit einer bevorrechtigten Straße	
123	78	201	28	9	37	105	63	168	503	312	815	Schienen gleicher Wegübergang	
107	57	164	20	3	23	59	29	88	255	112	367	mit Schranken	
16	21	37	8	6	14	46	34	80	248	200	448	ohne Schranken	
32	82	114	60	62	122	63	166	229	368	655	1 023	Kuppe (Hügelkamm)	
1 723	1 966	3 689	1 777	586	2 363	3 435	3 869	7 304	13 342	10 522	23 864	Kurve	
												Straßenart	
7 816	6 608	14 424	34 862	6 418	41 280	24 496	13 201	37 697	147 107	49 055	196 162	Ungeteilte Fahrbahn und 2-Rich-	
												tungsverkehr ohne Radweg	
1 326	462	1 788	4 449	332	4 781	4 421	870	5 291	27 309	4 012	31 321	Ungeteilte Fahrbahn und 2-Rich-	
												tungsverkehr mit Radweg	
168	412	580	1 019	97	1 116	866	1 467	2 333	4 252	3 679	7 931	Geteilte Fahrbahn und 2-Richtungs-	
												verkehr ohne Radweg	
113	8	121	449	8	457	485	28	513	2 573	113	2 686	Geteilte Fahrbahn und 2-Richtungs-	
156	12	168	1 065	14	1 079	794	71	865	3 980	136	4 116	verkehr mit Radweg	
9 579	7 502	17 081	41 844	6 869	48 713	31 062	15 637	46 699	185 221	56 995	242 216	Einbahnstraße	
9 103	6 288	15 391	40 008	6 370	46 378	27 432	14 383	41 815	174 073	53 037	227 110	zusammen	
												dagegen 1953	

noch: 1. Straßenverkehrsunfälle im
noch: 4. Straßenverkehrsunfälle nach den Unfallfolgen,
noch: a) Unfälle

Besonderheit der Straße	durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen											durch Auffahren eines Un		
	voranfahrendes Fahrzeug			im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug			parkendes Fahrzeug							
	in		zusammen	in		zusammen	in		zusammen	in		zusammen		
	geschlossen	nicht geschlossen		geschlossen	nicht geschlossen		geschlossen	nicht geschlossen		geschlossen	nicht geschlossen			
	Ortslage			Ortslage			Ortslage			Ortslage				

Bundes
Unfälle mit nur

Straßenklasse														
Bundesautobahn	—	572	572	—	1 028	1 028	—	588	588	—	116	116	—	—
Bundesstraße	27 735	7 725	35 460	8 543	3 435	11 978	12 318	2 535	14 853	3 532	352	3 884	—	—
Landstraße I. Ordnung	14 757	4 704	19 461	3 215	1 370	4 585	5 135	994	6 129	2 399	195	2 594	—	—
Landstraße II. Ordnung	3 804	1 466	5 270	733	292	1 025	1 056	305	1 361	836	73	909	—	—
Andere Straße	45 978	1 127	47 105	6 544	175	6 719	13 319	323	13 642	15 218	218	15 436	—	—
zusammen	92 274	15 594	107 868	19 035	6 300	25 335	31 828	4 745	36 573	21 985	954	22 939	—	—
Unfallstelle														
Straßenkreuzung oder -einmündung	49 070	2 470	51 540	5 507	636	6 143	9 574	409	9 983	1 426	31	1 457	—	—
von gleichberechtigten Straßen	14 130	499	14 629	957	106	1 063	1 554	72	1 626	647	6	653	—	—
mit einer bevorrechtigten Straße	34 940	1 971	36 911	4 550	530	5 080	8 020	337	8 357	779	25	804	—	—
Schienengleicher Wegübergang	361	151	512	25	2	27	81	23	104	8	2	10	—	—
mit Schranken	73	25	98	19	—	19	43	12	55	—	2	2	—	—
ohne Schranken	288	126	414	6	2	8	38	11	49	8	—	8	—	—
Kuppe (Hügelkamm)	158	238	396	34	87	121	31	62	93	13	2	15	—	—
Kurve	6 906	3 773	10 679	777	530	1 307	1 176	473	1 649	506	69	575	—	—
Straßenart														
Ungeteilte Fahrbahn und 2-Richtungsverkehr ohne Radweg	72 289	13 642	85 931	13 468	4 540	18 008	22 568	3 558	26 126	18 157	755	18 912	—	—
Ungeteilte Fahrbahn und 2-Richtungsverkehr mit Radweg	12 309	1 267	13 576	3 611	700	4 311	5 173	550	5 723	1 879	70	1 949	—	—
Geteilte Fahrbahn und 2-Richtungsverkehr ohne Radweg	2 749	591	3 340	724	1 004	1 728	1 491	579	2 070	440	117	557	—	—
Geteilte Fahrbahn und 2-Richtungsverkehr mit Radweg	1 715	49	1 764	441	25	466	904	16	920	179	—	179	—	—
Einbahnstraße	3 212	45	3 257	791	31	822	1 692	42	1 734	1 330	12	1 342	—	—
zusammen	92 274	15 594	107 868	19 035	6 300	25 335	31 828	4 745	36 573	21 985	954	22 939	—	—
dagegen 1953	81 329	14 642	95 971	16 459	5 427	21 886	26 363	4 513	30 876	18 269	984	19 253	—	—

Unfälle ins

Straßenklasse														
Bundesautobahn	—	1 094	1 094	—	1 855	1 855	—	1 025	1 025	—	181	181	—	—
Bundesstraße	52 348	16 196	68 544	13 995	7 011	21 006	15 471	3 903	19 374	4 610	636	5 246	—	—
Landstraße I. Ordnung	28 427	10 412	38 839	5 906	3 524	9 430	6 455	1 618	8 073	2 949	310	3 259	—	—
Landstraße II. Ordnung	8 146	3 364	11 510	1 472	896	2 368	1 408	506	1 914	1 029	107	1 136	—	—
Andere Straße	83 927	2 772	86 699	10 712	463	11 175	16 214	436	16 650	17 261	246	17 507	—	—
insgesamt	172 848	33 838	206 686	32 085	13 749	45 834	39 548	7 488	47 036	25 849	1 480	27 329	—	—
Unfallstelle														
Straßenkreuzung oder -einmündung	95 382	6 924	102 306	8 815	1 437	10 252	11 383	623	12 006	1 643	43	1 686	—	—
von gleichberechtigten Straßen	26 766	1 362	28 128	1 628	242	1 870	1 874	107	1 981	696	9	705	—	—
mit einer bevorrechtigten Straße	68 616	5 562	74 178	7 187	1 195	8 382	9 509	516	10 025	947	34	981	—	—
Schienengleicher Wegübergang	641	359	1 000	44	9	53	97	32	129	8	2	10	—	—
mit Schranken	132	46	178	32	4	36	52	15	67	—	2	2	—	—
ohne Schranken	509	313	822	12	5	17	45	17	62	8	—	8	—	—
Kuppe (Hügelkamm)	323	487	810	71	160	231	43	98	141	16	7	23	—	—
Kurve	12 414	7 359	19 773	1 454	1 097	2 551	1 489	694	2 183	629	106	735	—	—
Straßenart														
Ungeteilte Fahrbahn und 2-Richtungsverkehr ohne Radweg	135 349	29 613	164 962	23 636	10 559	34 195	28 206	5 596	33 802	21 068	1 146	22 214	—	—
Ungeteilte Fahrbahn und 2-Richtungsverkehr mit Radweg	25 569	2 908	28 477	5 793	1 266	7 059	6 653	818	7 471	2 595	138	2 733	—	—
Geteilte Fahrbahn und 2-Richtungsverkehr ohne Radweg	4 420	1 157	5 577	984	1 841	2 825	1 726	997	2 723	512	182	694	—	—
Geteilte Fahrbahn und 2-Richtungsverkehr mit Radweg	2 901	97	2 998	616	40	656	1 051	26	1 077	233	1	234	—	—
Einbahnstraße	4 609	63	4 672	1 056	43	1 099	1 912	51	1 963	1 441	13	1 454	—	—
insgesamt	172 848	33 838	206 686	32 085	13 749	45 834	39 548	7 488	47 036	25 849	1 480	27 329	—	—
dagegen 1953	158 180	32 382	190 562	29 025	12 677	41 702	33 309	6 885	40 194	21 821	1 476	23 297	—	—

Berlin

Unfälle mit Getöteten ¹⁾	77	—	77	6	—	6	3	—	3	—	—	3	—	—
„ „ Verletzten ²⁾	3 810	1	3 811	662	1	663	477	1	478	432	—	432	—	—
„ „ nur Sachschaden	4 942	4	4 946	1 292	3	1 295	1 750	8	1 758	1 428	1	1 429	—	—
insgesamt	8 829	5	8 834	1 960	4	1 964	2 230	9	2 239	1 863	1	1 864	—	—
dagegen 1953	8 420	—	8 420	2 041	—	2 041	1 573	—	1 573	1 592	—	1 592	—	—

1) Teilweise auch mit Verletzten und/oder Sachschaden. — 2) Teilweise in Verbindung mit Sachschaden, jedoch ohne Getötete.

Bundesgebiet und in Berlin (West) 1954
der Unfallart und den Besonderheiten der Straße
aller Art

fälle												Besonderheit der Straße
Fahrzeuges auf ein		zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger				anderer Art			aller Art			
anderes Hindernis												
in		zusammen	in		zusammen	in		zusammen	in		zusammen	
geschlos- sener	nicht geschlos- sener		geschlos- sener	nicht geschlos- sener		geschlos- sener	nicht geschlos- sener		geschlos- sener	nicht geschlos- sener		
Ortslage			Ortslage			Ortslage			Ortslage			

gebiet

Sechsscheden

Straßenklasse

Bundesautobahn
Bundesstraße
Landstraße I. Ordnung
Landstraße II. Ordnung
Andere Straße

Unfallstelle

Straßenkreuzung oder -einführung
von gleichberechtigten Straßen
mit einer bevorrechtigten Straße
Schienengleicher Wegübergang
mit Schranken
ohne Schranken
Kuppe (Hügelkamm)
Kurve

Straßenart

Ungeteilte Fahrbahn und 2-Rich-
tungsverkehr ohne Radweg
Ungeteilte Fahrbahn und 2-Rich-
tungsverkehr mit Radweg
Geteilte Fahrbahn und 2-Richtungs-
verkehr ohne Radweg
Geteilte Fahrbahn und 2-Richtungs-
verkehr mit Radweg
Einbahnstraße

zusammen

dagegen 1953

gesamt

Straßenklasse

Bundesautobahn
Bundesstraße
Landstraße I. Ordnung
Landstraße II. Ordnung
Andere Straße

Unfallstelle

Straßenkreuzung oder -einführung
von gleichberechtigten Straßen
mit einer bevorrechtigten Straße
Schienengleicher Wegübergang
mit Schranken
ohne Schranken
Kuppe (Hügelkamm)
Kurve

Straßenart

Ungeteilte Fahrbahn und 2-Rich-
tungsverkehr ohne Radweg
Ungeteilte Fahrbahn und 2-Rich-
tungsverkehr mit Radweg
Geteilte Fahrbahn und 2-Richtungs-
verkehr ohne Radweg
Geteilte Fahrbahn und 2-Richtungs-
verkehr mit Radweg
Einbahnstraße

zusammen

dagegen 1953

(West)

Unfälle mit Getöteten 1)

" " Verletzten 2)

" " nur Sachschaden

gesamt

dagegen 1953

noch: I. Straßenverkehrsunfälle im
 noch: 4. Straßenverkehrsunfälle nach den Unfallfolgen,
 b) Straßenverkehrsunfälle mit Beteiligung von Fahrrädern

Besonderheit der Straße	Unfälle mit Beteiligung										
	mit Getöteten 1)						mit Verletzten 2)				
	insgesamt			darunter unter Mitbe- teiligung von Kraftfahr- zeugen			insgesamt			darunter unter Mitbe- teiligung von Kraftfahr- zeugen	
	in		zusammen	in		zusammen	in		zusammen	in	
	geschlos- sener	nicht geschlos- sener		geschlos- sener	nicht geschlos- sener		geschlos- sener	nicht geschlos- sener		geschlos- sener	nicht geschlos- sener
	Ortslage			Ortslage			Ortslage			Ortslage	

Bundes

Straßenklasse

Bundesautobahn	—	3	3	—	3	3	—	25	25	—	17	17
Bundesstraße	518	427	945	451	381	832	18 168	5 288	23 456	14 033	4 240	18 273
Landstraße I. Ordnung	272	247	519	213	186	399	11 126	4 536	15 662	8 034	3 015	11 049
Landstraße II. Ordnung	109	85	194	78	55	133	3 775	1 695	5 470	2 457	892	3 349
Andere Straße	522	62	584	390	24	414	32 893	1 665	34 558	21 531	896	22 427
zusammen	1 421	824	2 245	1 132	649	1 781	65 962	13 209	79 171	46 055	9 060	55 115

Unfallstelle

Straßenkreuzung oder -einmündung ...	544	173	717	486	169	655	25 640	2 021	27 661	21 467	1 766	23 233
von gleichberechtigten Straßen ..	127	31	158	112	31	143	6 900	412	7 312	5 435	324	5 759
mit einer bevorrechtigten Straße ..	417	142	559	374	138	512	18 740	1 609	20 349	16 032	1 442	17 474
Schienengleicher Wegübergang	20	14	34	1	1	2	90	23	113	36	6	42
mit Schranken	1	2	3	—	—	—	51	9	60	23	4	27
ohne Schranken	19	12	31	1	1	2	39	14	53	13	2	15
Kuppe (Hügelkamm)	1	4	5	1	3	4	92	120	212	75	83	158
Kurve	85	88	173	61	62	123	3 105	1 513	4 618	2 249	991	3 240

Straßenart

Ungeteilte Fahrbahn und 2-Rich- tungsverkehr ohne Radweg	1 081	728	1 809	841	562	1 403	51 365	12 061	63 426	36 180	8 274	44 454
Ungeteilte Fahrbahn und 2-Rich- tungsverkehr mit Radweg	273	87	360	234	79	313	10 858	1 007	11 865	7 326	694	8 020
Geteilte Fahrbahn und 2-Richtungs- verkehr ohne Radweg	23	7	30	20	7	27	1 431	100	1 531	1 039	67	1 106
Geteilte Fahrbahn und 2-Richtungs- verkehr mit Radweg	21	2	23	17	1	18	882	29	911	565	19	584
Einbahnstraße	23	—	23	20	—	20	1 426	12	1 438	945	6	951
zusammen 3)	1 421	824	2 245	1 132	649	1 781	65 962	13 209	79 171	46 055	9 060	55 115

Berlin

Unfälle mit Beteiligung von Fahrrädern zusammen 3)

72	—	72	54	—	54	5 163	1	5 164	2 862	—	2 862
----	---	----	----	---	----	-------	---	-------	-------	---	-------

1) Teilweise auch mit Verletzten und/oder Sachschaden. — 2) Teilweise in Verbindung mit Sachschaden, jedoch ohne Getötete. — 3) Vergleichszahlen für 1953 fehlen.

Bundesgebiet und in Berlin (West) 1954
der Unfallart und den Besonderheiten der Straße
mit und ohne Hilfsmotor (Teil aus a)

von Fahrrädern												Besonderheit der Straße
mit nur Sachschaden						aller Art						
insgesamt			darunter unter Mitbe- teiligung von Kraftfahr- zeugen			insgesamt			darunter unter Mitbe- teiligung von Kraftfahr- zeugen			
in*		zusammen	in		zusammen	in		zusammen	in		zusammen	
geschlos- sener	nicht geschlos- sener		geschlos- sener	nicht geschlos- sener		geschlos- sener	nicht geschlos- sener		geschlos- sener	nicht geschlos- sener		
Ortslage			Ortslage			Ortslage			Ortslage			

gebiet

												Straßenklasse
-	5	5	-	5	5	-	33	33	-	25	25	Bundesautobahn
6 123	964	7 087	5 318	870	6 188	24 809	6 679	31 488	19 802	5 491	25 293	Bundesstraße
3 679	740	4 419	3 183	665	3 848	15 077	5 523	20 600	11 430	3 866	15 296	Landstraße I. Ordnung
999	283	1 282	810	241	1 051	4 883	2 063	6 946	3 345	1 188	4 533	Landstraße II. Ordnung
11 830	284	12 114	9 844	206	10 050	45 245	2 011	47 256	31 765	1 126	32 891	Andere Straße
22 631	2 276	24 907	19 155	1 987	21 142	90 014	16 309	106 323	66 342	11 696	78 038	zusammen
												Unfallsteile
10 451	411	10 862	9 244	387	9 631	36 635	2 605	39 240	31 197	2 322	33 519	Straßenkreuzung oder -einemündung
2 704	85	2 789	2 333	80	2 413	9 31	528	10 259	7 880	435	8 315	von gleichberechtigten Straßen
7 747	326	8 073	6 911	307	7 218	26 904	2 077	28 981	23 317	1 887	25 204	mit einer bevorrechtigten Straße
33	7	40	21	3	24	143	44	187	58	10	68	Schienengleicher Wegübergang
29	4	33	18	2	20	81	15	96	41	6	47	mit Schranken
4	3	7	3	1	4	62	29	91	17	4	21	ohne Schranken
22	15	37	20	14	34	115	139	254	96	100	196	Kuppe (Hügelkamm)
840	230	1 070	720	206	926	4 030	1 831	5 861	3 030	1 259	4 289	Kurve
												Straßenart
17 323	2 018	19 341	14 859	1 779	16 638	69 769	14 807	84 576	51 880	10 615	62 495	Ungeteilte Fahrbahn und 2-Rich- tungsverkehr ohne Radweg
3 650	223	3 873	2 884	176	3 060	14 781	1 317	16 098	10 444	949	11 393	Ungeteilte Fahrbahn und 2-Rich- tungsverkehr mit Radweg
564	19	583	498	18	516	2 018	126	2 144	1 557	92	1 649	Geteilte Fahrbahn und 2-Richtungs- verkehr ohne Radweg
333	9	342	261	9	270	1 236	40	1 276	843	29	872	Geteilte Fahrbahn und 2-Richtungs- verkehr mit Radweg
761	7	768	653	5	658	2 210	19	2 229	1 618	11	1 629	Einbahnstraße
22 631	2 276	24 907	19 155	1 987	21 142	90 014	16 309	106 323	66 342	11 696	78 038	zusammen ³⁾

(West)

1 852	-	1 852	1 516	-	1 516	7 087	1	7 088	4 432	-	4 432	Unfälle mit Beteiligung von Fahrrädern zusammen ³⁾
-------	---	-------	-------	---	-------	-------	---	-------	-------	---	-------	--

noch: I. Straßenverkehrsunfälle im Bundesgebiet und in Berlin (West) 1954

5. Straßenverkehrsunfälle nach der Art des Unfalles und nach den Unfallfolgen

Art des Unfalles	Unfälle									mit nur Sachschaden	insgesamt
	mit Getöteten 1)			mit Verletzten 2)		mit Personenschaden zusammen					
	Zahl der Unfälle	dabei		Zahl der Unfälle	Verletzte	Zahl der Unfälle	dabei				
		Getötete 3)	Verletzte				Getötete 3)	Schwer-verletzte 4)	Leicht-verletzte 5)		

Bundesgebiet

in geschlossener Ortslage

Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen	1 936	2 039	1 021	78 638	101 218	80 574	2 039	35 288	66 951	92 274	172 848
Auffahren eines Fahrzeuges											
auf ein voranfahrendes Fahrzeug	277	287	111	12 773	15 666	13 050	287	5 032	10 745	19 035	32 085
auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug	132	140	64	7 588	8 885	7 720	140	2 586	6 363	31 628	39 548
auf ein parkendes Fahrzeug	127	136	57	3 737	4 198	3 864	136	1 541	2 714	21 985	25 849
auf ein anderes Hindernis	486	535	282	9 579	12 370	10 065	535	5 633	7 019	13 201	23 266
Unfall zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	2 517	2 540	821	41 844	51 570	44 361	2 540	23 513	28 878	2 372	46 733
Unfall anderer Art	917	935	184	31 062	37 144	31 979	935	13 873	23 455	14 714	46 693
zusammen	6 392	6 612	2 540	185 221	231 051	191 613	6 612	87 466	146 125	195 409	387 022
dagegen 1953	5 943	6 178	2 430	174 073	217 129	180 016	6 178	84 430	135 129	168 072	348 088

in nicht geschlossener Ortslage

Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen	1 393	1 556	1 233	16 851	25 423	18 244	1 556	12 152	14 504	15 594	33 838
Auffahren eines Fahrzeuges											
auf ein voranfahrendes Fahrzeug	333	356	207	7 116	9 771	7 449	356	4 185	5 793	6 300	13 749
auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug	186	205	122	2 557	3 585	2 743	205	1 586	2 121	4 745	7 488
auf ein parkendes Fahrzeug	63	71	26	463	602	526	71	313	315	954	1 480
auf ein anderes Hindernis	803	874	519	7 502	10 625	8 305	874	6 152	4 992	6 339	14 644
Unfall zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	760	785	355	6 869	9 611	7 629	785	5 075	4 891	304	7 933
Unfall anderer Art	1 140	1 190	546	15 637	21 064	16 777	1 190	10 985	10 625	10 756	27 533
zusammen	4 678	5 037	3 008	56 995	80 681	61 673	5 037	40 448	43 241	44 992	106 665
dagegen 1953	4 492	4 847	2 800	53 037	75 872	57 529	4 847	38 702	39 970	40 082	97 611

in geschlossener und nicht geschlossener Ortslage

Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen	3 329	3 595	2 254	95 489	126 641	98 818	3 595	47 440	81 455	107 868	206 686
Auffahren eines Fahrzeuges											
auf ein voranfahrendes Fahrzeug	610	643	318	19 889	25 437	20 499	643	9 217	16 538	25 335	45 834
auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug	318	345	186	10 145	12 470	10 463	345	4 172	8 484	36 573	47 036
auf ein parkendes Fahrzeug	190	207	83	4 200	4 800	4 390	207	1 854	3 029	22 939	27 329
auf ein anderes Hindernis	1 289	1 409	801	17 081	22 995	18 370	1 409	11 785	12 011	19 540	37 910
Unfall zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	3 277	3 325	1 176	48 713	61 181	51 990	3 325	28 588	33 769	2 676	54 666
Unfall anderer Art	2 057	2 125	730	46 699	58 208	48 756	2 125	24 858	34 080	25 470	74 226
insgesamt	11 070	11 649	5 548	242 216	311 732	253 286	11 649	127 914	189 366	240 401	493 687
dagegen 1953	10 435	11 025	5 230	227 110	293 001	237 545	11 025	123 132	175 099	208 154	445 699

Berlin (West)

Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen	77	81	37	3 811	4 828	3 888	81	1 504	3 361	4 946	8 834
Auffahren eines Fahrzeuges	16	16	8	2 026	2 339	2 042	16	700	1 647	5 352	7 394
Unfall zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	127	132	32	1 824	2 130	1 951	132	1 080	1 082	83	2 034
Unfall anderer Art	40	40	7	2 498	2 871	2 538	40	1 134	1 744	986	3 524
insgesamt	260	269	84	10 159	12 168	10 419	269	4 418	7 834	11 367	21 786
dagegen 1953	267	274	74	10 177	12 206	10 444	274	4 975	7 305	9 986	20 430

1) Teilweise auch mit Verletzten und/oder Sachschaden. — 2) Teilweise in Verbindung mit Sachschaden, jedoch ohne Getötete. — 3) Einschl. der innerhalb 30 Tagen an den Unfallfolgen Gestorbenen. — 4) Verletzte, die unmittelbar zu stationärer Behandlung in ein Krankenhaus eingeliefert wurden. — 5) Sonstige Verletzte.

noch: I. Straßenverkehrsunfälle im Bundesgebiet und in Berlin (West) 1954

6. Straßenverkehrsunfälle mit 1 und 2 am Unfall beteiligten Verkehrsteilnehmern

Art des Unfalles Art des am Unfall beteiligten Verkehrsteilnehmers	Unfälle mit Beteiligung von									
	Kraftfahr- zeugen der auslän- dischen Streitkräfte	Kraft- rädern, Kraftrollern	Personen- kraft- wagen, Kraft- droschken	Kraft- omnibussen, Obussen	Last- kraft- wagen	Zug- maschinen, sonstigen Kraftfahr- zeugen	Straßen- bahnen, Eisen- bahnen	Fahr- rädern ¹⁾	Fuß- gängern	sonstigen Verkehrs- teil- nehmern

Bundesgebiet										
in geschlossener Ortslage										
I. 38 121 Unfälle mit 1 Verkehrsteilnehmer	1 681	12 509	10 202	301	7 260	791	235	4 765	-	377
II. 327 225 Unfälle mit 2 Verkehrsteilnehmern, und zwar zwischen										
..... (in Vorseite) und										
..... (im Tabellenkopf)										
Kraftfahrzeug der ausländischen Streitkräfte	205									
Krafttrad, Kraftroller	4 011	7 893								
Personenkraftwagen, Kraftdroschke	9 867	37 535	39 507							
Kraftomnibus, Obus	495	1 252	3 898	103						
Lastkraftwagen	3 784	14 622	37 371	1 883	12 231					
Zugmaschine, sonstiges Kraftfahrzeug	236	1 140	2 049	172	1 373	66				
Straßenbahn, Eisenbahn	604	571	4 831	164	4 317	223	79			
Fahrrad mit und ohne Hilfsmotor	2 516	21 421	26 908	761	10 946	692	649	6 874		
Fußgänger	903	20 300	15 518	505	5 577	368	1 513	8 838		
Sonstiger Verkehrsteilnehmer	245	4 611	3 787	148	1 724	126	136	1 297	217	163
An 327 225 Unfällen 1954 mit 2 Verkehrsteilnehmern waren 654 450 Verkehrsteilnehmer beteiligt ²⁾ , und zwar										
dagegen 1953 (294 219 Unfälle mit 588 438 beteiligten Verkehrsteilnehmern)	23 071	121 249	220 778	9 484	106 059	6 511	13 166	87 776	53 739	12 617
	22 386	113 656	180 552	8 622	97 877	6 284	12 107	83 310	50 326	13 318
in nicht geschlossener Ortslage										
I. 28 512 Unfälle mit 1 Verkehrsteilnehmer	837	9 039	10 239	169	5 647	627	4	1 780	-	170
II. 70 880 Unfälle mit 2 Verkehrsteilnehmern, und zwar zwischen										
..... (in Vorseite) und										
..... (im Tabellenkopf)										
Kraftfahrzeug der ausländischen Streitkräfte	69									
Krafttrad, Kraftroller	1 010	2 732								
Personenkraftwagen, Kraftdroschke	2 379	7 175	7 604							
Kraftomnibus, Obus	158	368	870	46						
Lastkraftwagen	1 450	3 396	8 676	826	5 188					
Zugmaschine, sonstiges Kraftfahrzeug	113	618	816	71	748	58				
Straßenbahn, Eisenbahn	27	53	174	9	195	38	3			
Fahrrad mit und ohne Hilfsmotor	444	4 304	4 405	153	1 622	213	43	846		
Fußgänger	144	3 284	2 380	42	728	74	36	995		
Sonstiger Verkehrsteilnehmer	140	2 672	2 015	73	929	79	18	281	39	51
An 70 880 Unfällen 1954 mit 2 Verkehrsteilnehmern waren 141 760 Verkehrsteilnehmer beteiligt ²⁾ , und zwar										
dagegen 1953 (66 265 Unfälle mit 132 530 beteiligten Verkehrsteilnehmern)	6 003	28 344	44 098	2 662	28 946	2 886	599	14 152	7 722	6 348
	5 980	27 547	38 675	2 643	27 668	2 585	722	13 608	7 079	6 023
in geschlossener und nicht geschlossener Ortslage										
I. 66 633 Unfälle mit 1 Verkehrsteilnehmer	2 518	21 548	20 441	470	12 907	1 418	239	6 545	-	547
II. 398 105 Unfälle mit 2 Verkehrsteilnehmern, und zwar zwischen										
..... (in Vorseite) und										
..... (im Tabellenkopf)										
Kraftfahrzeug der ausländischen Streitkräfte	274									
Krafttrad, Kraftroller	5 021	10 625								
Personenkraftwagen, Kraftdroschke	12 246	44 710	47 111							
Kraftomnibus, Obus	653	1 620	4 768	149						
Lastkraftwagen	5 234	18 018	46 047	2 709	17 419					
Zugmaschine, sonstiges Kraftfahrzeug	349	1 758	2 865	243	2 121	124				
Straßenbahn, Eisenbahn	631	624	5 005	173	4 512	261	82			
Fahrrad mit und ohne Hilfsmotor	2 960	25 725	31 313	914	12 568	905	7 720			
Fußgänger	1 047	23 584	17 898	547	6 305	442	1 549	9 833		
Sonstiger Verkehrsteilnehmer	385	7 283	5 802	221	2 653	205	154	1 578	256	214
An 398 105 Unfällen 1954 mit 2 Verkehrsteilnehmern waren 796 210 Verkehrsteilnehmer beteiligt ²⁾ , und zwar										
dagegen 1953 (360 484 Unfälle mit 720 968 beteiligten Verkehrsteilnehmern)	29 074	149 593	264 876	12 146	135 005	9 397	13 765	101 928	61 461	18 965
	28 366	141 203	219 227	11 265	125 545	8 869	12 829	96 918	57 405	19 341
Berlin (West)										
I. 2 430 Unfälle mit 1 Verkehrsteilnehmer	82	353	838	28	450	53	3	604	-	19
II. An 17 980 Unfällen 1954 mit 2 Verkehrsteilnehmern waren 35 960 Verkehrsteilnehmer beteiligt, und zwar										
dagegen 1953 (17 059 Unfälle mit 34 118 beteiligten Verkehrsteilnehmern)	1 020	3 472	12 636	622	6 467	403	905	6 752	3 127	556
	976	3 232	10 652	512	6 148	337	977	7 348	3 306	630

1) Auch mit Hilfsmotor (Moped). — 2) Die Zahlen ergeben sich durch Zusammenrechnen der Spalten- und der Zeilensumme der entsprechenden Position, z.B. Zusammenstöße von Lastkraftwagen in geschlossener Ortslage: Spaltensumme = 36 168, Zeilensumme = 69 891, ergibt 106 059 beteiligte Lastkraftwagen.

noch: I. Straßenverkehrsunfälle im Bundesgebiet und in Berlin (West) 1954

7. An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer

Art des Verkehrsteilnehmers	Verkehrsteilnehmer beteiligt an Unfällen									in Berlin (West)
	im Bundesgebiet									
	ins- gesamt	mit Personen- schaden	mit nur Sach- schaden	mit Personen- schaden	mit nur Sach- schaden	mit Personenschaden			mit nur Sach- schaden	
						zusammen	mit Ge- töteten 1)	mit Ver- letzten 2)		
		in geschlossener Ortslage	in nicht geschlossener Ortslage	in geschlossener und nicht geschlossener Ortslage						
Kraftfahrzeuge der ausländischen Streitkräfte	34 667	8 098	18 814	3 135	4 620	11 233	572	10 661	23 434	1 193
davon: Militärkraftfahrzeuge	18 195	3 651	9 920	1 763	2 861	5 414	345	5 069	12 781	581
Zivilkraftfahrzeuge	16 472	4 447	8 894	1 372	1 759	5 819	227	5 592	10 653	612
Krafträder (ohne Kraftroller und ohne Fahrräder mit Hilfsmotor)	165 600	92 108	35 233	32 297	5 962	124 405	5 054	119 351	41 195	3 456
davon:										
mit einem Hubraum										
bis 99 ccm, auch mit Beiwagen	18 311	10 502	3 719	3 443	647	13 945	486	13 459	4 366	414
von 100 bis 125 ccm, auch mit Beiwagen	25 303	14 301	5 512	4 668	822	18 969	622	18 347	6 334	378
von 126 bis 250 ccm, auch mit Beiwagen	105 644	58 469	22 201	21 133	3 841	79 602	3 340	76 262	26 042	1 945
von 251 und mehr ccm, auch mit Beiwagen	16 342	8 836	3 801	3 053	652	11 889	606	11 283	4 453	719
Kraftroller (Motorroller), auch mit Beiwagen	17 856	9 839	5 311	2 223	483	12 062	268	11 794	5 794	687
Kraftdroschken	5 219	1 511	3 406	130	172	1 641	58	1 583	3 578	934
Personenkraftwagen (einschl. Kombinations- und Krankenkraftwagen), auch mit Anhänger	309 900	77 405	171 271	27 454	33 770	104 859	3 907	100 952	205 041	14 045
Kraftomnibusse, auch mit Anhänger	13 208	2 660	7 409	994	2 145	3 654	184	3 470	9 554	662
Oberleitungsomnibusse, auch mit Anhänger	715	178	500	18	19	196	14	182	519	49
Liefer- und Lastkraftwagen	163 781	35 251	89 503	12 729	26 298	47 980	2 991	44 989	115 801	7 716
davon:										
mit einem zulässigen Gesamtgewicht (der Zug- fahrzeuge)										
bis 3 500 kg mit Anhänger	21 168	4 906	11 302	1 830	3 130	6 736	303	6 433	14 432	838
bis 3 500 kg ohne Anhänger	67 762	17 113	41 375	3 600	5 674	20 713	792	19 921	47 049	4 359
von 3 501 und mehr kg mit Anhänger	42 014	6 434	17 794	5 002	12 784	11 436	1 258	10 178	30 578	1 325
von 3 501 und mehr kg ohne Anhänger	32 837	6 798	19 032	2 297	4 710	9 095	638	8 457	23 742	1 194
Zugmaschinen (auch mit Anhänger) und Sattelschlepper ..	10 639	2 251	4 807	1 500	2 081	3 751	319	3 432	6 888	386
Sonstige Kraftfahrzeuge, auch mit Anhänger	1 252	295	655	124	178	419	32	387	833	116
Kraftfahrzeuge zusammen	722 837	229 596	336 909	80 604	75 728	310 200	13 399	296 801	412 637	29 244
Straßenbahnen (nur Schienenfahrzeuge)	14 137	4 061	9 923	80	73	4 141	298	3 843	9 996	979
Eisenbahnen (nur Schienenfahrzeuge)	1 303	317	494	268	224	585	165	420	718	4
Fahrräder ohne Hilfsmotor	99 075	63 295	20 992	12 754	2 034	76 049	1 985	74 064	23 026	7 363
Mopeds und sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor	20 016	12 333	4 224	2 978	481	15 311	437	14 874	4 705	805
Fußgänger	74 292	59 518	4 017	10 254	503	69 772	4 062	65 710	4 520	3 618
Bespannte Fuhrwerke (auch bespannte Schlitten)	8 572	1 930	3 419	1 734	1 489	3 664	218	3 446	4 908	79
Geführte oder frei herumlaufende Tiere	9 574	3 619	2 387	1 756	1 812	5 375	52	5 323	4 199	335
Sonstige Verkehrsteilnehmer einschl. sonstiger und un- bekannter Fahrzeuge	4 303	1 699	1 714	619	271	2 318	98	2 220	1 985	241
Verkehrsteilnehmer insgesamt	954 109	376 368	384 079	111 047	82 615	407 415	20 714	466 701	466 694	42 668
dagegen 1953	865 847 ³⁾	355 272	330 556	104 638	74 922	459 910	19 489	440 421	405 478	40 310

1) Teilweise auch mit Verletzten und/oder Sachschaden. — 2) Teilweise in Verbindung mit Sachschaden, jedoch ohne Getötete. — 3) Einschl. 459 Verkehrsteilnehmer, beteiligt an Unfällen mit nicht feststellbaren Folgen.

8. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen

(1 oder mehr Ursachen je Unfall)

a) Ursachen bei Führern von Fahrzeugen

Art der Ursache Ortslage	Ursachen zuzurechnen Führern von													
	Kraft- rädern	Perso- nen- kraft- wagen	Kraft- omni- bussen	Last- kraft- wagen	Fahr- rädern ¹⁾	sonsti- gen Fahr- zeugen	Fahr- zeugen aller Art	Kraft- rädern	Perso- nen- kraft- wagen	Kraft- omni- bussen	Last- kraft- wagen	Fahr- rädern ¹⁾	sonsti- gen Fahr- zeugen	Fahr- zeugen aller Art
bei Unfällen mit Getöteten²⁾														
Bundesgebiet														
Nichtbeachten der Vorfahrt														
in geschlossener Ortslage	209	164	7	152	367	6	905	8 405	16 584	293	5 723	11 790	519	43 314
in nicht geschlossener Ortslage	97	69	5	50	144	8	373	1 138	1 421	31	718	1 594	179	5 081
zusammen	306	233	12	202	511	14	1 278	9 543	18 005	324	6 441	13 384	698	48 395
Falsches Einbiegen oder Wenden														
in geschlossener Ortslage	50	34	3	38	216	7	348	2 804	5 123	103	2 534	7 482	221	18 267
in nicht geschlossener Ortslage	37	17	—	24	105	2	185	747	734	7	510	1 294	67	3 359
zusammen	87	51	3	62	321	9	533	3 551	5 857	110	3 044	8 776	288	21 626
Falsches Überholen oder Vorbeifahren														
in geschlossener Ortslage	352	161	7	158	103	5	786	10 165	6 335	316	4 168	5 395	217	26 596
in nicht geschlossener Ortslage	331	191	3	138	42	4	709	4 674	3 477	170	2 042	1 117	59	11 539
zusammen	683	352	10	296	145	9	1 495	14 839	9 812	486	6 210	6 512	276	38 135
Nichtplatzmachen beim Überholtwerden oder Nichtausweichen														
in geschlossener Ortslage	17	4	—	10	26	3	60	328	334	29	306	888	56	1 941
in nicht geschlossener Ortslage	15	17	—	11	17	1	61	287	308	38	476	433	69	1 611
zusammen	32	21	—	21	43	4	121	615	642	67	782	1 321	125	3 552
Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung														
in geschlossener Ortslage	24	22	—	13	25	—	84	971	1 323	17	411	1 131	39	3 892
in nicht geschlossener Ortslage	10	15	—	9	8	—	42	181	206	5	69	72	4	537
zusammen	34	37	—	22	33	—	126	1 152	1 529	22	480	1 203	43	4 429
Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen														
in geschlossener Ortslage	24	8	—	14	87	2	135	983	1 027	17	602	3 260	86	5 975
in nicht geschlossener Ortslage	14	9	—	11	63	2	99	310	212	7	173	795	44	1 541
zusammen	38	17	—	25	150	4	234	1 293	1 239	24	775	4 055	130	7 516
Nichtbeachten der vom Fahrzeugführer gegebenen Zeichen														
in geschlossener Ortslage	24	5	—	4	7	—	40	1 349	358	5	118	329	15	2 174
in nicht geschlossener Ortslage	9	3	1	2	5	—	20	355	114	3	37	70	4	583
zusammen	33	8	1	6	12	—	60	1 704	472	8	155	399	19	2 757
bei Unfällen mit nur Sachschaden														
Bundesgebiet														
Nichtbeachten der Vorfahrt														
in geschlossener Ortslage	4 531	24 333	463	9 113	4 391	893	43 724	13 145	41 081	763	14 988	16 548	1 418	87 943
in nicht geschlossener Ortslage	373	1 412	39	858	334	165	3 181	1 608	2 902	75	1 626	2 072	352	8 635
zusammen	4 904	25 745	502	9 971	4 725	1 058	46 905	14 753	43 983	838	16 614	18 620	1 770	96 578
Falsches Einbiegen oder Wenden														
in geschlossener Ortslage	1 679	9 674	535	6 969	2 688	380	21 925	4 533	14 831	641	9 541	10 386	608	40 540
in nicht geschlossener Ortslage	265	771	23	795	239	77	2 170	1 049	1 522	30	1 329	1 638	146	5 714
zusammen	1 944	10 445	558	7 764	2 927	457	24 095	5 582	16 353	671	10 870	12 024	754	46 254
Falsches Überholen oder Vorbeifahren														
in geschlossener Ortslage	3 824	17 667	1 498	14 544	1 782	1 777	41 092	14 341	24 163	1 821	18 870	7 280	1 999	68 474
in nicht geschlossener Ortslage	798	4 674	311	4 515	146	171	10 615	5 803	8 342	484	6 695	1 305	234	22 863
zusammen	4 622	22 341	1 809	19 059	1 928	1 948	51 707	20 144	32 505	2 305	25 565	8 585	2 233	91 337
Nichtplatzmachen beim Überholtwerden oder Nichtausweichen														
in geschlossener Ortslage	148	1 451	140	1 529	312	148	3 728	493	1 789	169	1 845	1 226	207	5 729
in nicht geschlossener Ortslage	103	791	176	1 995	115	136	3 316	405	1 116	214	2 482	565	206	4 988
zusammen	251	2 242	316	3 524	427	284	7 044	898	2 905	383	4 327	1 791	413	10 717
Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung														
in geschlossener Ortslage	477	2 482	56	1 077	407	109	4 608	1 472	3 827	73	1 501	1 563	148	8 584
in nicht geschlossener Ortslage	45	268	5	156	12	7	493	236	489	10	234	92	11	1 072
zusammen	522	2 750	61	1 233	419	116	5 101	1 708	4 316	83	1 735	1 655	159	9 656
Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen														
in geschlossener Ortslage	429	1 701	59	1 153	935	89	4 366	1 436	2 736	76	1 769	4 282	177	10 476
in nicht geschlossener Ortslage	99	221	5	285	148	41	799	423	442	12	469	1 006	87	2 439
zusammen	528	1 922	64	1 438	1 083	130	5 165	1 859	3 178	88	2 238	5 288	264	12 915
Nichtbeachten der vom Fahrzeugführer gegebenen Zeichen														
in geschlossener Ortslage	920	1 603	31	655	143	114	3 466	2 293	1 966	36	777	479	129	5 680
in nicht geschlossener Ortslage	130	352	10	166	20	10	688	494	469	14	205	95	14	1 291
zusammen	1 050	1 955	41	821	163	124	4 154	2 787	2 435	50	982	574	143	6 971

1) Auch mit Hilfsmotor (Mopeds). — 2) Teilweise auch mit Verletzten und/oder Sachschaden. — 3) Teilweise in Verbindung mit Sachschaden, jedoch ohne Getötete. — 4) In Berlin (West) wurden folgende Unfallursachen gemeldet: Nichtbeachten der Vorfahrt: 4739, Falsches Einbiegen oder Wenden: 2434, Falsches Überholen oder Vorbeifahren: 3429, Nichtplatzmachen beim Überholtwerden oder Nichtausweichen: 281, Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung: 317, Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen: 407, Nichtbeachten der vom Fahrzeugführer gegebenen Zeichen: 343.

noch: I. Straßenverkehrsunfälle im Bundesgebiet und in Berlin (West) 1954

noch: 8. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen

(1 oder mehr Ursachen je Unfall)

noch: a) Ursachen bei Führern von Fahrzeugen

Art der Ursache Ortslage	Ursachen zuzurechnen Führern von													
	Kraft- rädern	Perso- nen- kraft- wagen	Kraft- omni- bussen	Last- kraft- wagen	Fahr- rädern ¹⁾	sonsti- gen Fahr- zeugen	Fahr- zeugen aller Art	Kraft- rädern	Perso- nen- kraft- wagen	Kraft- omni- bussen	Last- kraft- wagen	Fahr- rädern ¹⁾	sonsti- gen Fahr- zeugen	Fahr- zeugen aller Art
	Bundesgebiet													
	bei Unfällen mit Getöteten ²⁾							bei Unfällen mit Verletzten ³⁾						
Vorschriftswidriges Fahren an Straßenbahn- haltestellen														
in geschlossener Ortslage	3	7	1	3	—	2	16	184	131	7	63	129	8	522
in nicht geschlossener Ortslage	1	—	—	—	—	—	1	3	7	1	2	3	1	17
zusammen	4	7	1	3	—	2	17	187	138	8	65	132	9	539
Nichtbeachten der Abblendverschriften														
in geschlossener Ortslage	6	14	—	5	1	—	24	147	356	9	103	21	12	648
in nicht geschlossener Ortslage	8	19	1	6	—	—	34	199	509	18	220	16	11	973
zusammen	14	33	1	9	1	—	58	346	865	27	323	37	23	1 621
Nichtbeachten der für schienengleiche Weg- übergänge geltenden Warnzeichen														
in geschlossener Ortslage	33	14	—	6	16	—	69	127	93	2	55	44	13	334
in nicht geschlossener Ortslage	22	21	2	11	10	2	68	80	78	—	61	14	8	241
zusammen	55	35	2	17	26	2	137	207	171	2	116	58	21	575
Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn														
in geschlossener Ortslage	228	129	3	54	88	6	508	3 610	2 742	72	1 085	3 181	126	10 816
in nicht geschlossener Ortslage	299	157	1	77	83	5	622	2 547	1 935	59	746	1 145	87	6 519
zusammen	527	286	4	131	171	11	1 130	6 157	4 677	131	1 831	4 326	213	17 335
Verkehrswidriges Parken														
in geschlossener Ortslage	1	3	1	18	1	4	28	67	238	16	264	31	81	697
in nicht geschlossener Ortslage	2	2	1	14	—	2	21	43	73	5	84	15	26	246
zusammen	3	5	2	32	1	6	49	110	311	21	348	46	107	943
Nichtbenutzen des Radweges														
in geschlossener Ortslage	—	—	—	—	16	—	16	—	—	—	—	476	—	476
in nicht geschlossener Ortslage	—	—	—	—	13	—	13	—	—	—	—	112	—	112
zusammen	—	—	—	—	29	—	29	—	—	—	—	588	—	588
Nebeneinanderfahren von Radfahrern														
in geschlossener Ortslage	—	—	—	—	13	—	13	—	—	—	—	410	—	410
in nicht geschlossener Ortslage	—	—	—	—	11	—	11	—	—	—	—	266	—	266
zusammen	—	—	—	—	24	—	24	—	—	—	—	676	—	676
	Bundesgebiet													
	bei Unfällen mit nur Sachschaden							bei Unfällen insgesamt ⁴⁾						
Vorschriftswidriges Fahren an Straßenbahn- haltestellen														
in geschlossener Ortslage	27	115	8	70	13	4	237	214	253	16	136	142	14	775
in nicht geschlossener Ortslage	—	4	—	4	—	—	8	4	11	1	6	3	1	26
zusammen	27	119	8	74	13	4	245	218	264	17	142	145	15	801
Nichtbeachten der Abblendverschriften														
in geschlossener Ortslage	21	199	8	99	6	5	338	174	569	17	205	28	17	1 010
in nicht geschlossener Ortslage	27	298	5	248	4	4	586	234	826	24	474	20	15	1 593
zusammen	48	497	13	347	10	9	924	408	1 395	41	679	48	32	2 603
Nichtbeachten der für schienengleiche Weg- übergänge gelten Warnzeichen														
in geschlossener Ortslage	94	324	6	425	11	17	877	254	431	8	486	71	30	1 280
in nicht geschlossener Ortslage	31	132	8	178	2	12	363	133	231	10	250	26	22	672
zusammen	125	456	14	603	13	29	1 240	387	662	18	736	97	52	1 952
Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn														
in geschlossener Ortslage	1 133	4 015	162	2 836	971	229	9 346	4 971	6 886	237	3 975	4 240	361	20 670
in nicht geschlossener Ortslage	410	1 885	81	1 983	226	118	4 703	3 256	3 977	141	2 806	1 454	210	11 844
zusammen	1 543	5 900	243	4 819	1 197	347	14 049	8 227	10 863	378	6 781	5 694	571	32 514
Verkehrswidriges Parken														
in geschlossener Ortslage	123	1 108	32	697	111	128	2 199	191	1 349	49	979	143	213	2 924
in nicht geschlossener Ortslage	22	121	10	142	6	33	334	67	196	16	240	21	61	601
zusammen	145	1 229	42	839	117	161	2 533	258	1 545	65	1 219	164	274	3 525
Nichtbenutzen des Radweges														
in geschlossener Ortslage	—	—	—	—	133	—	133	—	—	—	—	625	—	625
in nicht geschlossener Ortslage	—	—	—	—	20	—	20	—	—	—	—	145	—	145
zusammen	—	—	—	—	153	—	153	—	—	—	—	770	—	770
Nebeneinanderfahren von Radfahrern														
in geschlossener Ortslage	—	—	—	—	99	—	99	—	—	—	—	522	—	522
in nicht geschlossener Ortslage	—	—	—	—	82	—	82	—	—	—	—	359	—	359
zusammen	—	—	—	—	181	—	181	—	—	—	—	881	—	881

1) Auch mit Hilfsmotor (Mopeds). — 2) Teilweise auch mit Verletzten und/oder Sachschaden. — 3) Teilweise in Verbindung mit Sachschaden, jedoch ohne Getötete. — 4) In Berlin (West) wurden folgende Unfallursachen gemeldet: Vorschriftswidriges Fahren an Straßenbahnhaltestellen: 96, Nichtbeachten der Abblendverschriften: 17, Nichtbeachten der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen: 3, Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn: 292, Verkehrswidriges Parken: 109, Nichtbenutzen des Radweges: 29, Nebeneinanderfahren von Radfahrern: 55.

noch: 1. Straßenverkehrsunfälle im Bundesgebiet und in Berlin (West) 1954
 noch: 8. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen
 (1 oder mehr Ursachen je Unfall)
 noch: a) Ursachen bei Führern von Fahrzeugen

Art der Ursache Ortslage	Ursachen zuzurechnen Führern von													
	Kraft- rädern	Perso- nen- kraft- wagen	Kraft- omni- bussen	Last- kraft- wagen	Fahr- rädern ¹⁾	sonsti- gen Fahr- zeugen	Fahr- zeugen aller Art	Kraft- rädern	Perso- nen- kraft- wagen	Kraft- omni- bussen	Last- kraft- wagen	Fahr- rädern ¹⁾	sonsti- gen Fahr- zeugen	Fahr- zeugen aller Art
I bei Unfällen mit Getöteten²⁾														
Übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände														
in geschlossener Ortslage	873	467	6	134	59	11	1 550	13 159	6 820	105	1 946	2 644	119	24 793
in nicht geschlossener Ortslage	971	495	5	144	42	7	1 664	6 675	5 307	71	1 314	626	32	14 025
zusammen	1 844	962	11	278	101	18	3 214	19 834	12 127	176	3 260	3 270	151	38 818
Zu dichtes Auffahren im Verkehr														
in geschlossener Ortslage	31	9	1	10	9	2	62	2 513	1 541	67	771	1 043	117	6 052
in nicht geschlossener Ortslage	48	13	—	19	7	—	87	1 162	737	36	303	154	9	2 401
zusammen	79	22	1	29	16	2	149	3 675	2 278	103	1 074	1 197	126	8 453
Unachtsames Öffnen der Wagentür														
in geschlossener Ortslage	—	9	—	1	—	—	10	—	2 311	36	610	—	9	2 966
in nicht geschlossener Ortslage	—	7	—	3	—	—	10	—	51	2	17	—	1	71
zusammen	—	16	—	4	—	—	20	—	2 362	38	627	—	10	3 037
Unachtsames Zurückfahren, unachtsames Ein- und Ausfahren														
in geschlossener Ortslage	8	10	4	62	5	2	91	372	1 587	38	1 193	570	117	3 877
in nicht geschlossener Ortslage	2	2	—	15	8	2	29	49	132	5	136	69	29	420
zusammen	10	12	4	77	13	4	120	421	1 719	43	1 329	639	146	4 297
Fahrer unter Alkoholeinfluß														
in geschlossener Ortslage	328	209	1	52	119	4	713	4 055	2 930	16	634	3 464	56	11 155
in nicht geschlossener Ortslage	413	154	1	49	102	9	728	2 559	1 341	8	322	1 305	41	5 576
zusammen	741	363	2	101	221	13	1 441	6 614	4 271	24	956	4 769	97	16 731
Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers														
in geschlossener Ortslage	10	13	—	5	4	—	32	103	172	1	63	41	1	381
in nicht geschlossener Ortslage	44	41	3	61	1	3	153	210	437	9	334	49	7	1 046
zusammen	54	54	3	66	5	3	185	313	609	10	397	90	8	1 427
Körperliche oder gesundheitliche Behinderung des Fahrers														
in geschlossener Ortslage	17	8	—	1	20	2	48	148	96	2	27	400	20	693
in nicht geschlossener Ortslage	24	16	—	4	26	4	74	145	94	1	28	174	15	457
zusammen	41	24	—	5	46	6	122	293	190	3	55	574	35	1 150
Sonstige Ursachen bei Fahrzeugführern														
in geschlossener Ortslage	94	40	1	60	77	29	301	1 883	1 002	81	630	2 423	489	6 508
in nicht geschlossener Ortslage	115	40	—	43	68	41	307	1 030	511	14	325	666	255	2 801
zusammen	209	80	1	103	145	70	608	2 913	1 513	95	955	3 089	744	9 309
Ursachen bei Fahrzeugführern insgesamt														
in geschlossener Ortslage	2 332	1 330	35	798	1 259	85	5 839	51 373	51 103	1 232	21 306	45 152	2 321	172 487
in nicht geschlossener Ortslage	2 462	1 288	23	691	755	92	5 311	22 394	17 684	490	7 917	9 989	948	59 422
zusammen	4 794	2 618	58	1 489	2 014	177	11 150	73 767	68 787	1 722	29 223	55 141	3 269	231 909
dagegen 1953	4 622	2 276	69	1 434	1 984	208	10 593	72 008	59 424	1 535	28 505	52 761	3 817	218 050
Berlin (West)														
Ursachen bei Fahrzeugführern insgesamt	20	45	1	27	56	3	152	1 193	2 680	69	1 253	3 109	104	8 408
dagegen 1953	33	46	2	26	62	8	177	933	2 083	61	1 108	3 345	175	7 705
II bei Unfällen mit nur Sachschaden														
Übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände														
in geschlossener Ortslage	3 628	10 453	214	5 514	414	323	20 546	17 660	17 740	325	7 594	3 117	453	46 889
in nicht geschlossener Ortslage	886	5 072	118	3 149	46	29	9 300	8 532	10 874	194	4 607	714	68	24 989
zusammen	4 514	15 525	332	8 663	460	352	29 846	26 192	28 614	519	12 201	3 831	521	71 878
Zu dichtes Auffahren im Verkehr														
in geschlossener Ortslage	3 960	11 819	436	7 371	944	984	25 514	6 504	13 369	504	8 152	1 996	1 103	31 628
in nicht geschlossener Ortslage	729	2 024	59	1 295	38	14	4 159	1 939	2 774	95	1 617	199	23	6 647
zusammen	4 689	13 843	495	8 666	982	998	29 673	8 443	16 143	599	9 769	2 195	1 126	38 275
Unachtsames Öffnen der Wagentür														
in geschlossener Ortslage	—	918	21	271	—	6	1 216	—	3 238	57	882	—	15	4 192
in nicht geschlossener Ortslage	—	42	—	15	—	1	59	—	100	3	35	—	—	140
zusammen	—	960	22	286	—	7	1 275	—	3 338	60	917	—	17	4 332
Unachtsames Zurückfahren, unachtsames Ein- und Ausfahren														
in geschlossener Ortslage	341	7 537	399	8 410	197	474	17 358	721	9 134	441	9 665	772	593	21 326
in nicht geschlossener Ortslage	30	308	27	486	15	38	904	81	442	32	637	92	69	1 353
zusammen	371	7 845	426	8 896	212	512	18 262	802	9 576	473	10 302	864	662	22 679
Fahrer unter Alkoholeinfluß														
in geschlossener Ortslage	684	3 839	25	1 382	788	60	6 778	5 067	6 978	42	2 068	4 371	120	18 646
in nicht geschlossener Ortslage	200	1 063	10	434	166	23	1 896	3 172	2 558	19	805	1 573	73	8 200
zusammen	884	4 902	35	1 816	954	83	8 674	8 239	9 536	61	2 873	5 944	193	26 846
Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers														
in geschlossener Ortslage	26	161	3	124	11	6	331	139	346	4	192	56	7	744
in nicht geschlossener Ortslage	17	222	5	676	3	4	927	271	700	17	1 071	53	14	2 126
zusammen	43	383	8	800	14	10	1 258	410	1 046	21	1 263	109	21	2 870
Körperliche oder gesundheitliche Behinderung des Fahrers														
in geschlossener Ortslage	24	102	1	35	52	17	231	189	206	3	63	472	39	972
in nicht geschlossener Ortslage	8	41	1	33	23	6	112	177	151	2	65	223	25	643
zusammen	32	143	2	68	75	23	343	366	357	5	128	695	64	1 615
Sonstige Ursachen bei Fahrzeugführern														
in geschlossener Ortslage	554	1 896	88	1 678	442	656	5 314	2 531	2 938	170	2 368	2 942	1 174	12 123
in nicht geschlossener Ortslage	121	515	21	698	85	179	1 619	1 266	1 066	35	1 066	819	475	4 727
zusammen	675	2 411	109	2 376	527	835	6 933	3 797	4 004	205	3 434	3 761	1 649	16 850
Ursachen bei Fahrzeugführern insgesamt														
in geschlossener Ortslage	22 623	101 397	4 185	63 952	14 850	6 419	213 426	76 328	153 830	5 452	86 056	61 261	8 825	391 752
in nicht geschlossener Ortslage	4 294	20 216	915	18 111	1 730	1 068	46 334	29 150	39 188	1 428	26 719	12 474	2 108	111 067
zusammen	26 917	121 613	5 100	82 063	16 580	7 487	259 760	105 478	193 018	6 880	112 775	73 735	10 933	502 819
dagegen 1953	25 237	99 052	4 696	73 456	15 310	8 058	225 839	101 925	160 872	6 305	103 474	70 117	12 089	454 782
Berlin (West)														
Ursachen bei Fahrzeugführern insgesamt	703	6 165	258	3 621	1 176	338	12 261	1 916	8 890	328	4 901	4 341	445	20 821
dagegen 1953	523	4 602	186	3 008	1 137	374	9 830	1 489	6 731	249	4 142	4 544	557	17 712

1) Auch mit Hilfsmotor (Mopeds). — 2) Teilweise auch mit Verletzten und/oder Sachschaden. — 3) Teilweise in Verbindung mit Sachschaden. — 4) In Berlin (West) wurden folgende Unfallursachen gemeldet: Übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände: 2862, Zu dichtes Auffahren im Verkehr: 1723, Unachtsames Öffnen der Wagentür: 416, Unachtsames Zurückfahren, unachtsames Ein- und Ausfahren: 996, Fahrer unter Alkoholeinfluß: 1492, Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers: 26, Körperliche oder gesundheitliche Behinderung des Fahrers: 63, Sonstige Ursachen bei Fahrzeugführern: 692, Ursachen bei Fahrzeugführern insgesamt: 20 821.

noch: I. Straßenverkehrsunfälle im

noch: 8. Vorläufig festgestellte

(1 oder mehr Ur

b) Ursachen bei Fahr

Art der Ursache Ortslage	Ursachen zuzu													
	Kraft- rädern	Perso- nen- kraft- wagen	Kraft- omni- bussen	Last- kraft- wagen	Fahr- rädern ¹⁾	sonsti- gen Fahr- zeugen	Fahr- zeugen aller Art	Kraft- rädern	Perso- nen- kraft- wagen	Kraft- omni- bussen	Last- kraft- wagen	Fahr- rädern ¹⁾	sonsti- gen Fahr- zeugen	Fahr- zeugen aller Art
bei Unfällen mit Getöteten ²⁾														
Bundesgebiet														
Mängel der Bremsen														
in geschlossener Ortslage	22	18	—	53	21	5	119	479	319	25	357	454	66	1 700
in nicht geschlossener Ortslage	14	17	1	20	12	4	68	211	139	8	197	117	21	693
zusammen	36	35	1	73	33	9	187	690	458	33	554	571	87	2 393
Mängel der Lenkung														
in geschlossener Ortslage	1	3	—	5	—	2	11	48	82	2	62	60	11	265
in nicht geschlossener Ortslage	6	3	—	2	4	—	15	47	91	3	87	25	3	256
zusammen	7	6	—	7	4	2	26	95	173	5	149	85	14	521
Mängel an Achsen, Federn und Rädern														
in geschlossener Ortslage	2	1	—	9	2	1	15	51	47	3	90	98	9	298
in nicht geschlossener Ortslage	3	4	—	7	1	—	15	50	56	3	75	23	3	210
zusammen	5	5	—	16	3	1	30	101	103	6	165	121	12	508
Mängel an der Bereifung														
in geschlossener Ortslage	9	9	—	10	—	—	28	108	241	2	119	26	3	499
in nicht geschlossener Ortslage	39	46	—	19	—	—	104	263	563	5	164	19	2	1 016
zusammen	48	55	—	29	—	—	132	371	804	7	283	45	5	1 515
Mängel der Zugvorrichtung														
in geschlossener Ortslage	—	2	—	8	—	2	12	30	47	1	89	9	11	187
in nicht geschlossener Ortslage	—	—	—	7	—	—	7	17	13	—	40	2	7	79
zusammen	—	2	—	15	—	2	19	47	60	1	129	11	18	266
Mängel oder Versagen der Beleuchtungs- anlage														
in geschlossener Ortslage	6	6	—	24	25	14	75	157	117	8	236	672	495	1 685
in nicht geschlossener Ortslage	9	2	1	26	32	38	108	174	65	4	186	480	681	1 590
zusammen	15	8	1	50	57	52	183	331	182	12	422	1 152	1 176	3 275
Mängel oder Versagen der Fahrt- richtungsanzeiger														
in geschlossener Ortslage	—	—	—	1	—	—	1	4	65	2	71	1	1	144
in nicht geschlossener Ortslage	—	—	—	2	—	—	2	—	19	—	30	2	—	51
zusammen	—	—	—	3	—	—	3	4	84	2	101	3	1	195
Übermäßige Rauchentwicklung														
in geschlossener Ortslage	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	4	—	—	5
in nicht geschlossener Ortslage	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	4	—	7	13
zusammen	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	8	—	7	18
Fehlerhafte Beladung, Überladung bzw. Überbesetzung														
in geschlossener Ortslage	4	4	—	31	11	4	54	106	56	—	456	207	63	888
in nicht geschlossener Ortslage	10	7	—	20	3	2	42	79	28	—	232	63	28	430
zusammen	14	11	—	51	14	6	96	185	84	—	688	270	91	1 318
Sonstige Ursachen bei Fahrzeugen														
in geschlossener Ortslage	5	—	1	10	9	7	32	153	88	43	247	340	100	971
in nicht geschlossener Ortslage	17	4	—	11	5	6	43	222	73	8	110	109	54	576
zusammen	22	4	1	21	14	13	75	375	161	51	357	449	154	1 547
Ursachen bei Fahrzeugen insgesamt														
in geschlossener Ortslage	49	43	1	151	68	35	347	1 137	1 062	86	1 731	1 867	759	6 642
in nicht geschlossener Ortslage	98	83	2	114	57	50	404	1 063	1 049	31	1 125	840	806	4 914
zusammen	147	126	3	265	125	85	751	2 200	2 111	117	2 856	2 707	1 565	11 556
dagegen 1953	187	142	19	260	127	94	829	2 399	2 156	137	2 957	2 539	1 337	11 525
Berlin (West)														
Ursachen bei Fahrzeugen insgesamt	2	3	—	2	—	3	10	34	43	2	73	188	25	365
dagegen 1953	—	—	1	3	3	1	8	23	61	—	96	185	17	382

1) Auch mit Hilfsmotor (Mopeds). — 2) Teilweise auch mit Verletzten und/oder Sachschaden. — 3) Teilweise in Verbindung mit Sachschaden.

Bundesgebiet und in Berlin (West) 1954

unmittelbare Unfallursachen

sachen je Unfall)

zeugen oder ihrer Ladung

rechnen															Art der Ursache Ortslage
Kraft- rädern	Perso- nen- kraft- wagen	Kraft- omni- bussen	Last- kraft- wagen	Fahr- rädern ¹⁾	sonsti- gen Fahr- zeugen	Fahr- zeugen aller Art	Kraft- rädern	Perso- nen- kraft- wagen	Kraft- omni- bussen	Last- kraft- wagen	Fahr- rädern ¹⁾	sonsti- gen Fahr- zeugen	Fahr- zeugen aller Art	Fahr- zeugen aller Art	

bei Unfällen mit nur Sachschaden						bei Unfällen insgesamt						Berlin (West)				
Bundesgebiet																
157	617	37	1 290	92	118	2 311	658	954	62	1 700	567	189	4 130	222		Mängel der Bremsen
43	185	16	499	11	23	777	268	341	25	716	140	48	1 538	1		in geschlossener Ortslage
200	802	53	1 789	103	141	3 088	926	1 295	87	2 416	707	237	5 668	223		in nicht geschlossener Ortslage
																zusammen
14	109	7	186	5	34	355	63	194	9	253	65	47	631	53		Mängel der Lenkung
8	73	3	158	—	14	256	61	167	6	247	29	17	527	—		in geschlossener Ortslage
22	182	10	344	5	48	611	124	361	15	500	94	64	1 158	53		in nicht geschlossener Ortslage
																zusammen
9	84	5	265	8	9	380	62	132	8	364	108	19	693	52		Mängel an Achsen, Federn und Rädern
7	67	7	248	—	7	336	60	127	10	330	24	10	561	—		in geschlossener Ortslage
16	151	12	513	8	16	716	122	259	18	694	132	29	1 254	52		in nicht geschlossener Ortslage
																zusammen
21	307	7	309	1	3	648	138	557	9	438	27	6	1 175	49		Mängel an der Bereifung
15	409	9	352	1	9	795	317	1 018	14	535	20	11	1 915	—		in geschlossener Ortslage
36	716	16	661	2	12	1 443	455	1 575	23	973	47	17	3 090	49		in nicht geschlossener Ortslage
																zusammen
29	83	9	384	8	36	549	59	132	10	481	17	49	748	37		Mängel der Zugvorrichtung
5	18	2	238	1	14	278	22	31	2	285	3	21	364	1		in geschlossener Ortslage
34	101	11	622	9	50	827	81	163	12	766	20	70	1 112	38		in nicht geschlossener Ortslage
																zusammen
40	119	2	262	145	269	837	203	242	10	522	842	778	2 597	50		Mängel oder Versagen der Beleuchtungs- anlage
36	63	3	174	73	313	662	219	130	8	386	585	1 032	2 360	—		in geschlossener Ortslage
76	182	5	436	218	582	1 499	422	372	18	908	1 427	1 810	4 957	50		in nicht geschlossener Ortslage
																zusammen
—	86	—	140	—	4	230	4	151	2	212	1	5	375	23		Mängel oder Versagen der Fahrt- richtungsanzeiger
—	20	2	51	1	1	75	—	39	2	83	3	1	128	—		in geschlossener Ortslage
—	106	2	191	1	5	305	4	190	4	295	4	6	503	23		in nicht geschlossener Ortslage
																zusammen
—	—	—	5	—	—	5	1	—	—	9	—	—	10	—		Übermäßige Rauchentwicklung
—	—	1	6	—	2	9	—	2	1	10	—	9	22	—		in geschlossener Ortslage
—	—	1	11	—	2	14	1	2	1	19	—	9	32	—		in nicht geschlossener Ortslage
																zusammen
29	41	1	789	60	98	1 018	139	101	1	1 276	278	165	1 960	90		Fehlerhafte Beladung, Überladung bzw. Überbesetzung
8	13	1	475	4	27	528	97	48	1	727	70	57	1 000	—		in geschlossener Ortslage
37	54	2	1 264	64	125	1 546	236	149	2	2 003	348	222	2 960	90		in nicht geschlossener Ortslage
																zusammen
45	140	21	316	31	145	698	203	228	65	573	380	252	1 701	153		Sonstige Ursachen bei Fahrzeugen
35	104	5	224	6	50	424	274	181	13	345	120	110	1 043	1		in geschlossener Ortslage
80	244	26	540	37	195	1 122	477	409	78	918	500	362	2 744	154		in nicht geschlossener Ortslage
																zusammen
344	1 586	89	3 946	350	716	7 031	1 530	2 691	176	5 828	2 285	1 510	14 020	729		Ursachen bei Fahrzeugen insgesamt
157	952	49	2 425	97	460	4 140	1 318	2 084	82	3 664	994	1 316	9 458	3		in geschlossener Ortslage
501	2 538	138	6 371	447	1 176	11 171	2 848	4 775	258	9 492	3 279	2 826	23 478	732		in nicht geschlossener Ortslage
571	2 581	174	6 369	464	1 256	11 415	3 177	4 910	331	9 649	3 167	2 695	23 929	758		zusammen
																dagegen 1953
Berlin (West)																
6	78	7	199	35	32	357	42	124	9	274	223	60	732	732		Ursachen bei Fahrzeugen insgesamt
18	81	2	192	43	32	368	41	142	3	291	231	50	758	758		dagegen 1953

noch: I. Straßenverkehrsunfälle im Bundesgebiet und in Berlin (West) 1954

noch: 8. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen

(1 oder mehr Ursachen je Unfall)

c) Ursachen bei Fußgängern

Art der Ursache Ortslage	Ursachen bei Fußgängern im Alter von Jahren												Ursachen bei Fußgängern	
	unter 14	14 und darüber	zu- sammen	unter 14	14 und darüber	zu- sammen	unter 14	14 und darüber	zu- sammen	unter 14	14 und darüber	zu- sammen		
	bei Unfällen mit Getöteten 1)			bei Unfällen mit Verletzten 2)			bei Unfällen mit nur Sachschaden			bei Unfällen insgesamt				bei Unfällen insgesamt
Bundesgebiet														Berlin (West)
Spielende Kinder auf der Fahrbahn														
in geschlossener Ortslage	232	—	232	4 833	—	4 833	310	—	310	5 375	—	5 375	201	
in nicht geschlossener Ortslage . .	47	—	47	458	—	458	36	—	36	541	—	541	—	
zusammen	279 ³⁾	—	279	5 291 ⁴⁾	—	5 291	346 ⁵⁾	—	346	5 916 ⁶⁾	—	5 916	201 ⁷⁾	
Überschreiten der Fahrbahn, Gehen oder Stehen auf der Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten														
in geschlossener Ortslage	388	1 514	1 902	11 250	21 578	32 828	560	1 813	2 373	12 198	24 905	37 103	2 252	
in nicht geschlossener Ortslage . .	109	346	455	945	2 443	3 388	37	164	201	1 091	2 953	4 044	—	
zusammen	497	1 860	2 357	12 195	24 021	36 216	597	1 977	2 574	13 289	27 858	41 147	2 252	
Auf- oder Abspringen auf bzw. von fahrende(n) Fahrzeuge(n)														
in geschlossener Ortslage	27	69	96	125	828	953	4	27	31	156	924	1 080	104	
in nicht geschlossener Ortslage . .	5	7	12	23	42	65	—	3	3	28	52	80	—	
zusammen	32	76	108	148	870	1 018	4	30	34	184	976	1 160	104	
Nichtbenutzen des Fußgänger- übergangs														
in geschlossener Ortslage	1	24	25	65	482	547	6	44	50	72	550	622	48	
in nicht geschlossener Ortslage . .	—	2	2	1	10	11	—	3	3	1	15	16	—	
zusammen	1	26	27	66	492	558	6	47	53	73	565	638	48	
Alkoholeinfluß														
in geschlossener Ortslage	2	232	234	18	2 496	2 514	9	264	273	29	2 992	3 021	281	
in nicht geschlossener Ortslage . .	—	87	87	2	541	543	—	67	67	2	695	697	—	
zusammen	2	319	321	20	3 037	3 057	9	331	340	31	3 687	3 718	281	
Körperliche oder gesundheitliche Behinderung														
in geschlossener Ortslage	3	72	75	28	589	617	4	42	46	35	703	738	75	
in nicht geschlossener Ortslage . .	4	24	28	5	113	118	—	6	6	9	143	152	—	
zusammen	7	96	103	33	702	735	4	48	52	44	846	890	75	
Sonstige Ursachen bei Fußgängern														
in geschlossener Ortslage	17	47	64	189	617	806	19	96	115	225	760	985	89	
in nicht geschlossener Ortslage . .	5	32	37	33	173	206	6	24	30	44	229	273	—	
zusammen	22	79	101	222	790	1 012	25	120	145	269	989	1 258	89	
Ursachen bei Fußgängern insgesamt														
in geschlossener Ortslage	670	1 958	2 628	16 508	26 590	43 098	912	2 286	3 198	18 090	30 834	48 924	3 050	
in nicht geschlossener Ortslage . .	170	498	668	1 467	3 322	4 789	79	267	346	1 716	4 087	5 803	—	
zusammen	840	2 456	3 296	17 975	29 912	47 887	991	2 553	3 544	19 806	34 921	54 727	3 050	
dagegen 1953	782	2 260	3 042	18 271	27 588	45 859	926	2 305	3 231	19 991	32 194	52 185	3 223	
Berlin (West)														
Ursachen bei Fußgängern insgesamt	9	135	144	710	1 977	2 687	43	176	219	762	2 288	3 050	3 050	
dagegen 1953	13	120	133	711	2 159	2 870	36	184	220	760	2 463	3 223	3 223	

1) Teilweise auch mit Verletzten und/oder Sachschaden. — 2) Teilweise in Verbindung mit Sachschaden. — 3) Darunter 200 Ursachen bei Kindern unter 6 Jahren. — 4) Darunter 3 426 Ursachen bei Kindern unter 6 Jahren. — 5) Darunter 180 Ursachen bei Kindern unter 6 Jahren. — 6) Darunter 3 806 Ursachen bei Kindern unter 6 Jahren. — 7) Darunter 75 Ursachen bei Kindern unter 6 Jahren.

noch: I. Straßenverkehrsunfälle im Bundesgebiet und in Berlin (West) 1954

noch: 8. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen
(1 oder mehr Ursachen je Unfall)

d) Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse und andere Unfallursachen

Art der Ursache	In geschlossener Ortslage				In nicht geschlossener Ortslage				In geschlossener und nicht geschlossener Ortslage				Ursachen insgesamt
	Ursachen bei Unfällen												
	mit Getöteten 1)	mit Verletzten 2)	mit nur Sachschaden	zusammen	mit Getöteten 1)	mit Verletzten 2)	mit nur Sachschaden	zusammen	mit Getöteten 1)	mit Verletzten 2)	mit nur Sachschaden	insgesamt	

Straßenverhältnisse als Unfallursachen

	Bundesgebiet												Berlin (West)
Glätte und Schlüpfrigkeit der Fahrbahn	434	13 036	17 799	31 269	405	5 534	5 253	11 192	839	18 570	23 052	42 461	2 394
durch Regen	113	3 472	10 195	13 780	160	2 929	5 166	8 255	273	6 401	15 361	22 035	1 491
" Schnee oder Eis	15	2 898	1 449	4 362	20	818	479	1 317	35	3 716	1 928	5 679	97
ausgeflossenes Öl, Dung usw.	45	1 818	1 367	3 230	75	1 460	875	2 410	120	3 278	2 242	5 640	85
Schlechter Zustand der Straßenoberfläche	11	347	329	687	10	222	154	386	21	569	483	1 073	40
Wechsel der Fahrbahndecke													
Enge und Unübersichtlichkeit (auch an Straßenkreuzungen)	93	3 021	4 439	7 553	54	1 219	1 705	2 978	147	4 240	6 144	10 531	97
ständiger Zustand	18	974	1 366	2 358	13	327	397	737	31	1 301	1 763	3 095	151
durch Bauarbeiten bedingt	5	144	178	327	5	87	65	157	10	231	243	484	2
Unzureichende Beschilderung der Straße	15	323	199	537	3	72	51	126	18	395	250	663	61
Unzureichende Beleuchtung der Straße													
Sonstige Straßenverhältnisse als Unfallursache	27	685	574	1 286	26	435	344	805	53	1 120	918	2 091	63
Straßenverhältnisse als Unfallursachen insgesamt	776	26 718	37 895	65 389	771	13 103	14 489	28 363	1 547	39 821	52 384	93 752	4 481
dagegen 1953	772	25 378	36 320	63 088	840	12 454	14 612	28 178	1 612	37 832	50 932	91 216	3 730

Straßenverhältnisse als Unfallursachen insgesamt

38	1 491	2 934	4 463	—	5	13	18	38	1 496	2 947	4 481	4 481
14	1 305	2 411	3 730	—	—	—	—	14	1 305	2 411	3 730	3 730

Witterungseinflüsse als Unfallursachen

	Bundesgebiet												Berlin (West)
Nebel	45	873	1 075	1 993	114	1 382	1 439	2 935	159	2 255	2 514	4 928	64
Starker Regen, Hagelschauer, Schneestöße usw.	124	3 298	4 112	7 534	163	2 144	2 034	4 341	287	5 442	6 146	11 875	553
Sonstige Witterungseinflüsse als Unfallursache	14	464	501	979	53	485	356	894	67	949	857	1 873	55
Witterungseinflüsse als Unfallursachen insgesamt	183	4 635	5 688	10 506	330	4 011	3 829	8 170	513	8 646	9 517	18 676	672
dagegen 1953	172	4 359	6 025	11 142	368	3 929	4 340	8 899	540	8 288	10 365	20 041	949

Witterungseinflüsse als Unfallursachen insgesamt

3	268	398	669	—	—	3	3	3	268	401	672	672
7	327	615	949	—	—	—	—	7	327	615	949	949

Andere Unfallursachen

	Bundesgebiet												Berlin (West)
Tier auf der Fahrbahn	27	3 596	2 406	6 029	26	1 689	1 661	3 376	53	5 285	4 067	9 405	337
Sonstige Hindernisse auf der Fahrbahn	11	923	743	1 677	18	591	402	1 011	29	1 514	1 145	2 688	95
Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranken	10	19	55	84	2	9	20	31	12	28	75	115	—
Mangelhafte Beschaffenheit der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen	—	12	24	36	2	3	9	14	2	15	33	50	—
Sonstige Unfallursachen	56	919	925	1 900	73	511	389	973	129	1 430	1 314	2 873	97
Andere Unfallursachen insgesamt	104	5 469	4 153	9 726	121	2 803	2 481	5 405	225	8 272	6 634	15 131	529
dagegen 1953	125	5 606	3 827	9 595	143	2 607	2 320	5 085	268	8 213	6 147	14 680	480

Andere Unfallursachen insgesamt

2	266	260	528	—	1	—	1	2	267	260	529	529
—	240	240	480	—	—	—	—	—	240	240	480	480

Zusammenfassung

	Bundesgebiet												Berlin (West)
Ursachen bei Führern von Fahrzeugen	5 839	172 487	213 426	391 752	5 311	59 422	46 334	111 067	11 150	231 909	259 760	502 819	20 821
Ursachen bei Fahrzeugen (technische Mängel) oder ihrer Ladung	347	6 642	7 031	14 020	404	4 914	4 140	9 458	751	11 556	11 171	23 478	732
Ursachen bei Fußgängern	2 628	43 098	3 198	48 924	668	4 789	346	5 803	3 296	47 887	3 544	54 777	3 050
Straßenverhältnisse als Unfallursachen	776	26 718	37 895	65 389	771	13 103	14 489	28 363	1 547	39 821	52 384	93 752	4 481
Witterungseinflüsse als Unfallursachen	183	4 635	5 688	10 506	330	4 011	3 829	8 170	513	8 646	9 517	18 676	672
Andere Unfallursachen	104	5 469	4 153	9 776	121	2 803	2 481	5 405	225	8 272	6 634	15 131	529
Unfallursachen insgesamt	9 877	259 049	271 391	540 317	7 605	89 042	71 619	168 266	17 482	348 091	343 010	708 583	30 285
dagegen 1953	9 368	246 199	241 021	498 237	7 516	83 568	66 908	158 596	16 884	329 767	307 929	656 833	26 852

Unfallursachen insgesamt

348	13 462	16 398	30 208	1	29	47	77	349	13 491	16 445	30 285	30 285
339	12 829	13 684	26 852	—	—	—	—	339	12 829	13 684	26 852	26 852

1) Teilweise auch mit Verletzten und/oder Sachschaden. — 2) Teilweise in Verbindung mit Sachschaden. — 3) Sämtliche Unfälle sind als in geschlossener Ortslage vorgekommen gemeldet worden.

9. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen bei Unfällen mit nur 1 Ursache¹⁾

(Teil aus Tabelle 8)

a) Unfälle verursacht durch Führer von Fahrzeugen

Art der Ursache	Unfälle mit 1 Ursache, zuzurechnen den Führern von							
	Kraftträdern	Personen-kraftwagen	Kraftomni-bussen	Last-kraftwagen	Fahrrädern ²⁾	sonstigen Fahrzeugen	Fahrzeugen aller Art	Fahrzeugen aller Art
	Bundesgebiet							Berlin (West)
Nichtbeachten der Vorfahrt	10 155	29 940	523	10 992	12 876	1 096	65 582	3 082
Falsches Einbiegen oder Wenden	2 935	9 168	421	6 429	6 977	418	26 348	1 583
Falsches Überholen oder Vorbeifahren	10 804	20 161	1 620	17 372	5 796	1 702	57 453	2 306
Nichtplatzmachen beim Überholtwerden oder Nichtausweichen	325	1 176	156	2 037	826	167	4 687	166
Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung	478	861	21	375	512	56	2 303	123
Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen	608	1 184	32	891	2 449	103	5 267	192
Nichtbeachten der vom Fahrzeugführer gegebenen Zeichen	955	755	12	290	185	50	2 247	119
Vorschriftswidriges Fahren an Straßenbahnhaltstellen	113	121	9	79	102	9	433	55
Nichtbeachten der Abblendvorschriften	166	645	18	323	24	16	1 192	8
Nichtbeachten der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen	186	296	9	399	59	22	971	-
Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn	2 751	3 203	132	2 425	2 658	220	11 389	137
Verkehrswidriges Parken	93	451	20	413	78	92	1 147	41
Nichtbenutzung des Radweges	-	-	-	-	239	-	239	11
Nebeneinanderfahren von Radfahrern	-	-	-	-	337	-	337	28
Übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände	7 741	6 296	85	2 572	1 258	190	18 142	525
Zu dichtes Auffahren im Verkehr	5 155	9 530	391	5 971	1 518	798	23 363	943
Unachtsames Öffnen der Wagentür	-	2 955	51	805	-	13	3 824	368
Unachtsames Zurückfahren, unachtsames Ein- oder Ausfahren	510	7 302	360	8 177	585	423	17 357	760
Fahrer unter Alkoholeinfluß	2 532	2 535	13	796	2 336	71	8 283	592
Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers	177	510	11	826	49	7	1 580	7
Körperliche oder gesundheitliche Behinderung des Fahrers	139	140	3	59	312	20	673	34
Sonstige Ursachen bei Führern von Fahrzeugen	1 766	1 932	106	1 740	2 016	926	8 486	475
Ursachen b. Führern v. Fahrzeugen zusammen	47 589	99 161	3 993	62 971	41 192	6 399	261 305	11 555
	Berlin (West)							
Ursachen b. Führern v. Fahrzeugen zusammen	907	4 656	201	2 786	2 698	307	11 555	11 555

b) Unfälle verursacht durch Fahrzeuge oder ihre Ladung

Art der Ursache	Unfälle mit 1 Ursache, zuzurechnen den Fahrzeugen oder ihrer Ladung							
	Kraftträdern	Personen-kraftwagen	Kraftomni-bussen	Last-kraftwagen	Fahrrädern ²⁾	Sonstigen Fahrzeugen	Fahrzeugen aller Art	Fahrzeugen aller Art
	Bundesgebiet							Berlin (West)
Mängel der Bremsen	91	351	37	836	85	98	1 498	66
Mängel der Lenkung	59	174	11	268	45	37	594	24
Mängel an Achsen, Federn und Rädern	84	172	10	504	103	20	893	39
Mängel an der Bereifung	312	362	4	238	27	6	949	13
Mängel der Zugvorrichtung	57	124	10	574	13	39	817	29
Mängel oder Versagen der Beleuchtungsanlage	95	82	4	283	383	887	1 734	9
Mängel oder Versagen der Fahrtrichtungsanzeiger	-	16	1	30	1	1	49	3
Übermäßige Rauchentwicklung	-	-	-	3	-	1	4	-
Fehlerhafte Beladung, Überladung bzw. Überbesetzung	38	50	1	933	92	87	1 201	42
Sonstige Ursachen bei Fahrzeugen	311	161	9	341	318	195	1 335	100
Ursachen bei Fahrzeugen zusammen	1 047	1 492	87	4 010	1 067	1 371	9 074	325
	Berlin (West)							
Ursachen bei Fahrzeugen zusammen	21	42	4	126	104	28	325	325

1) Unfälle, bei denen nur 1 Ursache polizeilich festgestellt werden konnte. — 2) Auch mit Hilfsmotor (Mopeds).

noch: I. Straßenverkehrsunfälle im Bundesgebiet und in Berlin (West) 1954
 noch: 9. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen bei Unfällen mit nur 1 Ursache 1)
 (Teil aus Tabelle 8)

c) Unfälle verursacht durch Fußgänger

Art der Ursache	Unfälle mit 1 Ursache, zuzurechnen					Fußgängern zusammen
	Fußgängern im Alter von Jahren					
	unter 6	6 bis unter 14	unter 14 zusammen	14 und darüber	zusammen	
Bundesgebiet						
Spielende Kinder auf der Fahrbahn	2 962	1 632	4 594	—	4 594	Berlin (West) 154 ²⁾
Überschreiten der Fahrbahn, Gehen und Stehen auf der Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten	10 616	17 512	28 128	1 587
Auf- oder Abspringen auf bzw. von fahrende(n) Fahrzeuge(n)	151	776	927	79
Nichtbenutzung des Fußgängerüberganges	22	183	205	17
Alkoholeinfluß	5	969	974	91
Körperliche oder gesundheitliche Behinderung	6	158	164	29
Sonstige Ursachen bei Fußgängern	175	516	691	57
Ursachen bei Fußgängern zusammen	.	.	15 569	20 114	35 683	2 014
Berlin (West)						
Ursachen bei Fußgängern zusammen	.	.	595	1 419	2 014	2 014

d) Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse und andere Unfallursachen

Art der Ursache	Unfälle mit 1 Ursache	
	Bundesgebiet	Berlin (West)
Straßenverhältnisse als Unfallursache		
Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn		
durch Regen	3 214	131
durch Schnee oder Eis	3 986	236
durch ausgeflossenes Öl, Dung usw.	3 783	61
Schlechter Zustand der Straßenoberfläche	1 090	33
Wechsel der Fahrbahndecke	37	2
Enge und Unübersichtlichkeit (auch an Straßenkreuzungen)		
ständiger Zustand	340	2
Zustand durch Bauarbeiten bedingt	520	12
Unzureichende Beschilderung der Straße	24	—
Unzureichende Beleuchtung der Straße und der Verkehrszeichen	103	7
Sonstige Straßenverhältnisse als Unfallursachen	617	10
Straßenverhältnisse als Ursachen zusammen	13 714	494
Witterungseinflüsse als Unfallursache		
Nebel	214	2
Starker Regen, Hagelschauer, Schneegestöber usw.	195	4
Sonstige Witterungseinflüsse als Unfallursachen	253	9
Witterungseinflüsse als Ursachen zusammen	662	15
Andere Unfallursachen		
Tier auf der Fahrbahn	7 994	284
Sonstiges Hindernis auf der Fahrbahn	1 446	41
Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranken	74	—
Mangelhafte Beschaffenheit der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen	22	—
Sonstige Unfallursachen	2 250	62
Andere Ursachen zusammen	11 786	387
Zusammenfassung		
Ursachen bei Führern von Fahrzeugen	261 305	11 555
Ursachen bei Fahrzeugen (technische Mängel) oder ihrer Ladung	9 074	325
Ursachen bei Fußgängern	35 683	2 014
Straßenverhältnisse als Unfallursachen	13 714	494
Witterungseinflüsse als Unfallursachen	662	15
Andere Unfallursachen	11 786	387
zusammen	332 224	14 790

1) Unfälle, bei denen nur 1 Ursache polizeilich festgestellt werden konnte. — 2) Davon 58 Unfälle, deren Ursache Kindern unter 6 Jahren und 96 Unfälle, deren Ursache Kindern von 6 bis unter 14 Jahren zuzurechnen ist.

10. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen nach

a) nach der

Nr.	Art der Ursache	Ursachen von								
		Bundesauto- bahnen	Bundes- straßen	Landstraßen		anderen Straßen	Straßen aller Art	Bundesauto- bahnen	Bundes- straßen	
				I. Ordnung	II. Ordnung					
				in geschlossener Ortslage						in nicht
Bundes										
Ursachen bei Führern von										
1	Krafträdern	—	24 050	15 862	5 373	31 043	76 328	1 002	11 338	
2	Personenkraftwagen	—	51 177	23 476	5 979	73 198	153 830	3 820	20 229	
3	Kraftomnibussen	—	1 658	866	294	2 634	5 452	57	619	
4	Lastkraftwagen	—	28 053	13 919	4 160	39 924	86 056	3 111	12 684	
5	Fahrrädern ¹⁾	—	16 925	10 692	3 734	29 910	61 261	34	5 015	
6	sonstigen Fahrzeugen	—	2 391	1 708	591	4 135	8 825	27	752	
7	zusammen	—	124 254	66 523	20 131	180 844	391 752	8 051	50 637	
Ursachen bei Fahrzeugen oder ihrer Ladung, und zwar bei										
8	Krafträdern	—	484	376	140	530	1 530	231	455	
9	Personenkraftwagen	—	1 057	504	142	988	2 691	284	1 128	
10	Kraftomnibussen	—	87	23	12	54	176	6	32	
11	Lastkraftwagen	—	2 366	1 090	324	2 048	5 828	468	1 864	
12	Fahrrädern ¹⁾	—	500	456	203	1 126	2 285	2	355	
13	sonstigen Fahrzeugen	—	440	408	150	512	1 510	9	528	
14	zusammen	—	4 934	2 857	971	5 258	14 020	1 000	4 362	
15	Ursachen bei Fußgängern	—	14 243	9 646	3 059	21 976	48 924	116	2 351	
16	Straßenverhältnisse als Ursachen	—	23 438	11 770	4 089	26 092	65 389	1 789	12 739	
17	Witterungseinflüsse als Ursachen	—	3 972	2 029	683	3 822	10 506	817	3 909	
18	Andere Ursachen	—	2 444	2 324	1 005	3 953	9 726	416	1 669	
19	Ursachen insgesamt	—	173 285	95 149	29 938	241 945	540 317	12 189	75 667	
20	dagegen 1953	129	160 669	86 735	27 682	223 022	498 237	11 461	72 580	

b) nach der

Nr.	Art der Ursache	Ursachen von Straßenver							
		mit 2- Richtungsverkehr				mit Verkehr in nur einer Richtung (Einbahn- straße)	aller Art	mit 2- Rich	
		und						und	
		ungeteilter Fahrbahn		geteilter Fahrbahn				ungeteilter Fahrbahn	
		ohne	mit	ohne	mit			ohne	mit
		Radweg		Radweg				Radweg	
in geschlossener Ortslage								in nicht	
Bundes									
Ursachen bei Führern von									
21	Krafträdern	63 527	8 870	1 524	851	1 556	76 328	26 598	1 447
22	Personenkraftwagen	117 852	21 715	5 276	3 026	5 961	153 830	31 867	3 349
23	Kraftomnibussen	4 293	644	177	82	256	5 452	1 250	114
24	Lastkraftwagen	67 138	12 063	2 373	1 467	3 015	86 056	21 629	1 860
25	Fahrrädern ¹⁾	46 716	11 192	1 250	854	1 249	61 261	11 174	1 135
26	sonstigen Fahrzeugen	7 198	957	241	80	349	8 825	1 943	114
27	zusammen	306 724	55 441	10 841	6 360	12 386	391 752	94 461	8 019
Ursachen bei Fahrzeugen oder ihrer Ladung, und zwar bei									
28	Krafträdern	1 288	183	27	4	28	1 530	1 021	66
29	Personenkraftwagen	2 186	372	51	27	55	2 691	1 661	139
30	Kraftomnibussen	146	22	1	1	6	176	68	8
31	Lastkraftwagen	4 612	886	139	75	116	5 828	2 908	277
32	Fahrrädern ¹⁾	1 952	261	29	21	22	2 285	920	62
33	sonstigen Fahrzeugen	1 292	175	22	5	16	1 510	1 209	89
34	zusammen	11 476	1 899	269	133	243	14 020	7 787	641
35	Ursachen bei Fußgängern	39 075	6 198	1 582	697	1 372	48 924	5 159	467
36	Straßenverhältnisse als Ursachen	53 014	8 612	1 355	828	1 580	65 389	24 431	1 958
37	Witterungseinflüsse als Ursachen	8 465	1 549	182	114	196	10 506	6 761	597
38	Andere Ursachen	8 397	991	127	67	144	9 726	4 707	266
39	Ursachen insgesamt	427 151	74 690	14 356	8 199	15 921	540 317	143 306	11 948
40	dagegen 1953	402 219	62 277	12 967	7 506	13 268	498 237	135 428	11 467

Berlin

41	Ursachen insgesamt	18 901	1 818	6 579	2 285	625	30 208	13	—
42	dagegen 1953 ²⁾	16 416	510	6 300	2 022	604	26 852	—	—

1) Auch mit Hilfsmotor (Mopeds). — 2) Sämtliche Unfälle sind als in geschlossener Ortslage vorgekommen gemeldet worden.

der Straßenklasse und der Straßenart sowie nach der Unfallstelle

Straßenklasse

Straßenverkehrsunfällen auf										Nr.
Landstraßen		anderen Straßen	Straßen aller Art	Bundesauto- bahnen	Bundes- straßen	Landstraßen		anderen Straßen	Straßen aller Art	
I. Ordnung	II. Ordnung					I. Ordnung	II. Ordnung			
geschlossener Ortslage						in geschlossener und nicht geschlossener Ortslage				

gebiet

10 337	4 091	2 382	29 150	1 002	35 388	26 199	9 464	33 425	105 478	1
10 348	2 837	1 954	39 188	3 820	71 406	33 824	8 816	75 152	193 018	2
502	176	74	1 428	57	2 277	1 368	470	2 708	6 880	3
7 375	2 072	1 477	26 719	3 111	40 737	21 294	6 232	41 401	112 775	4
4 263	1 593	1 569	12 474	34	21 940	14 955	5 327	31 479	73 735	5
729	308	292	2 108	27	3 143	2 437	899	4 427	10 933	6
33 554	11 077	7 748	111 067	8 051	174 891	100 077	31 208	188 592	502 819	7
413	138	81	1 318	231	939	789	278	611	2 848	8
486	122	64	2 084	284	2 185	990	264	1 052	4 775	9
31	9	4	82	6	119	54	21	58	258	10
916	253	163	3 664	468	4 230	2 006	577	2 211	9 492	11
370	142	125	994	2	855	826	345	1 251	3 279	12
512	171	96	1 316	9	968	920	321	608	2 826	13
2 728	835	533	9 458	1 000	9 296	5 585	1 806	5 791	23 478	14
2 052	690	594	5 803	116	16 594	11 698	3 749	22 570	54 727	15
8 127	3 102	2 606	28 363	1 789	36 177	19 897	7 191	28 698	93 752	16
2 337	709	398	8 170	817	7 881	4 366	1 392	4 220	18 676	17
1 878	832	610	5 405	416	4 113	4 202	1 837	4 563	15 131	18
50 676	17 245	12 489	168 266	12 189	248 952	145 825	47 183	254 434	708 583	19
45 831	15 655	13 069	158 596	11 590	233 249	132 566	43 337	236 091	656 833	20

Straßenart

verkehrsunfällen auf Straßen													Nr.
Verkehr		mit Verkehr in nur einer Richtung (Einbahn- straße)	aller Art	mit 2- Richtungsverkehr						mit Verkehr in nur einer Richtung (Einbahn- straße)	aller Art		
und				und									
geteilter Fahrbahn				ungeteilter Fahrbahn			geteilter Fahrbahn						
ohne	mit			ohne	mit	ohne	mit	ohne	mit				
Radweg				Radweg			Radweg						
geschlossener Ortslage				in geschlossener und nicht geschlossener Ortslage									

gebiet

1 008	33	64	29 150	90 125	10 317	2 532	884	1 620	105 478	21
3 686	126	160	39 188	149 719	25 064	8 962	3 152	6 121	193 018	22
60	1	3	1 428	5 543	758	237	83	259	6 880	23
3 062	51	117	26 719	88 767	13 923	5 435	1 518	3 132	112 775	24
105	41	19	12 474	57 890	12 327	1 355	895	1 268	73 735	25
40	8	3	2 108	9 141	1 071	281	88	352	10 933	26
7 961	260	366	111 067	401 185	63 460	18 802	6 620	12 752	502 819	27
224	3	4	1 318	2 309	249	251	7	32	2 848	28
276	3	5	2 084	3 847	511	327	30	60	4 775	29
6	-	-	82	214	30	7	1	6	258	30
461	6	12	3 664	7 520	1 163	600	81	128	9 492	31
10	1	1	994	2 872	323	39	22	23	3 279	32
15	3	-	1 316	2 501	264	37	8	16	2 826	33
992	16	22	9 458	19 263	2 540	1 261	149	265	23 478	34
152	14	11	5 803	44 234	6 665	1 734	711	1 383	54 727	35
1 800	55	119	28 363	77 445	10 570	3 155	883	1 699	93 752	36
791	7	14	8 170	15 226	2 146	973	121	210	18 676	37
418	5	9	5 405	13 104	1 257	545	72	153	15 131	38
12 114	357	541	168 266	570 457	86 638	26 470	8 556	16 462	708 583	39
10 767	372	562	158 596	537 647	73 744	23 734	7 878	13 830	656 833	40

(West)

64	-	-	77	18 914	1 818	6 643	2 285	625	30 285	41
-	-	-	-	16 416	1 510	6 300	2 022	604	26 852	42

noch: 10. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen nach

c) nach besonderen

Nr.	Art der Ursache	Ursachen von Straßen							
		auf einer Straßenkreuzung oder -einemündung		auf einem schienengleichen Wegübergang		auf einer Kuppe	in einer Kurve	auf einer Straßenkreuzung oder -einemündung	
		von gleichberechtigten Straßen	mit einer bevorrechtigten Straße	mit	ohne			von gleichberechtigten Straßen	mit einer bevorrechtigten Straße
				Schraken					
		in geschlossener Ort-lage						in nicht	
Bundes.									
1	Ursachen bei Führern von								
2	Kraftträdern	9 933	19 839	274	145	239	9 660	1 020	2 681
3	Personenkraftwagen	16 080	50 720	412	311	302	10 546	880	3 816
4	Kraftomnibussen	442	1 406	9	8	16	496	29	90
5	Lastkraftwagen	8 217	21 704	368	313	159	7 276	458	1 919
6	Fahrrädern ¹⁾	6 750	20 436	67	64	73	2 774	420	2 116
7	sonstigen Fahrzeugen	527	2 109	30	54	17	550	52	262
	zusammen	41 949	116 214	1 160	895	806	31 302	2 859	10 884
8	Ursachen bei Fahrzeugen oder ihrer Ladung, und zwar bei								
9	Kraftträdern	134	250	17	1	4	176	18	48
10	Personenkraftwagen	181	481	26	7	11	310	16	62
11	Kraftomnibussen	3	29	3	—	—	23	2	5
12	Lastkraftwagen	311	909	53	11	20	696	36	149
13	Fahrrädern ¹⁾	198	342	3	2	1	119	17	49
14	sonstigen Fahrzeugen	74	128	5	2	6	98	10	41
	zusammen	901	2 139	107	23	42	1 423	99	357
15	Ursachen bei Fußgängern	1 983	6 586	19	29	50	1 489	80	311
16	Straßenverhältnisse als Ursachen	5 709	12 987	178	134	243	10 654	522	1 314
17	Witterungseinflüsse als Ursachen	782	2 157	82	49	50	1 276	95	379
18	Andere Ursachen	406	753	108	33	19	559	41	155
19	Ursachen zusammen	51 730	140 836	1 654	1 163	1 210	46 707	3 696	13 400
20	dagegen 1953	52 685	128 687	1 360	1 019	1 026	45 907	3 635	12 579
Berlin									
21	Ursachen zusammen	4 410	9 354	9	2	—	405	1	—
22	dagegen 1953 ²⁾	4 926	7 375	5	12	—	351	—	—

11. Durch Straßenverkehrsunfälle getötete und verletzte

Nr.	Lebensalter	auf						Gerötete	
		Krafträdern	Kraftwagen	Fahrrädern 1)	Fußgänger	sonstige Personen	zusammen	Krafträdern	Kraftwagen
		in geschlossener Ortslage						in nicht	
Bundes									
1	Getötete 3)								
2	unter 6 Jahren	5	5	4	406	5	425	5	30
3	6 bis " 14 "	10	12	103	274	7	406	6	32
4	14 " " 25 "	817	119	209	157	13	1 315	964	268
5	25 " " 60 "	1 020	395	606	655	49	2 725	1 152	837
6	60 Jahre und darüber	47	60	352	1 247	35	1 741	29	125
7	zusammen	1 899	591	1 274	2 739	109	6 612	2 156	1 292
	dagegen 1953	1 849	523	1 203	2 472	141	6 178	2 114	1 153
8	Schwerverletzte 4)								
9	unter 6 Jahren	82	118	156	3 863	56	4 275	46	165
10	6 bis " 14 "	216	241	1 637	4 158	78	6 330	109	356
11	14 " " 25 "	14 476	2 053	7 037	2 869	188	26 623	8 209	2 766
12	25 " " 60 "	16 474	6 285	10 117	7 612	520	41 008	8 818	8 186
13	60 Jahre und darüber	425	489	2 089	6 038	189	9 230	213	619
14	zusammen	31 673	9 186	21 036	24 540	1 031	87 466	17 395	12 092
	dagegen 1953	30 809	8 181	20 267	23 878	1 295	84 430	16 949	11 090
15	Leichtverletzte 5)								
16	unter 6 Jahren	170	321	302	4 458	96	5 347	58	202
17	6 bis " 14 "	423	527	3 344	5 189	141	9 624	124	424
18	14 " " 25 "	26 381	3 850	14 455	3 958	435	49 079	7 939	3 114
19	25 " " 60 "	29 333	14 290	17 499	9 520	1 440	72 082	8 596	10 671
20	60 Jahre und darüber	534	1 061	2 800	5 234	364	9 993	190	731
21	zusammen	56 841	20 049	38 400	28 359	2 476	146 125	16 907	15 142
	dagegen 1953	52 871	16 376	36 631	26 803	2 448	135 129	16 334	13 231
22	Verletzte zusammen								
23	unter 6 Jahren	252	439	458	8 321	152	9 622	104	367
24	6 bis " 14 "	639	768	4 981	9 347	219	15 954	233	780
25	14 " " 25 "	40 857	5 903	21 492	6 827	623	75 702	16 148	5 880
26	25 " " 60 "	45 807	20 575	27 616	17 132	1 960	113 090	17 414	18 857
27	60 Jahre und darüber	959	1 550	4 889	11 272	553	19 223	403	1 350
28	zusammen	88 514	29 235	59 436	52 899	3 507	233 591	34 302	27 234
	dagegen 1953	83 680	24 557	56 898	50 681	3 743	219 559	33 283	24 321
29	Getötete und Verletzte								
30	unter 6 Jahren	257	444	462	8 727	157	10 047	109	397
31	6 bis " 14 "	649	780	5 084	9 621	226	16 360	239	812
32	14 " " 25 "	41 674	6 022	21 701	6 984	636	77 017	17 112	6 148
33	25 " " 60 "	46 827	20 970	28 222	17 787	2 009	115 815	18 566	19 694
34	60 Jahre und darüber	1 006	1 610	5 241	12 519	588	20 964	432	1 475
35	zusammen	90 413	29 826	60 710	55 638	3 616	240 203	36 458	28 526
	dagegen 1953	85 519	25 080	58 101	53 153	3 884	225 737	35 397	25 474
36	Getötete 3)	27	25	64	152	-	268	-	1
37	Schwerverletzte 4)	808	556	1 556	1 454	32	4 406	7	3
38	Leichtverletzte 5)	1 684	1 514	2 956	1 506	155	7 815	3	16
39	Verletzte zusammen	2 492	2 070	4 512	2 960	187	12 221	10	19
40	Getötete und Verletzte insgesamt	2 519	2 095	4 576	3 112	187	12 489	10	20
41	dagegen 1953	2 248	1 739	4 852	3 416	299	12 554	-	-
Berlin									

1) Auch mit Hilfsmotor (Mopeds). - 2) Sämtliche Unfälle sind als in geschlossener Ortslage vorgekommen gemeldet worden. - 3) Einschl. der innerhalb 30 Tagen an den Unfallfolgen

der Straßenklasse und der Straßenart sowie nach der Unfallstelle

Unfallstellen

verkehrsunfällen

auf einem schienengleichen Wegübergang		auf einer Kuppe	in einer Kurve	auf einer Straßenkreuzung oder -einmündung		auf einem schienengleichen Wegübergang		auf einer Kuppe	in einer Kurve	Nr.
mit	ohne			von gleich- berechtigten Straßen	mit einer bevorrechtig- ten Straße	mit	ohne			
Schraken						Schraken				

geschlossener Ortslage in geschlossener und nicht geschlossener Ortslage

gebiet

112	99	405	8 021	10 953	22 520	386	244	644	17 681	1
165	183	594	8 418	16 960	54 536	577	494	896	18 964	2
5	12	21	389	471	1 496	14	20	37	885	3
160	183	327	5 385	8 675	23 623	528	496	486	12 661	4
15	34	101	1 369	7 170	22 552	82	98	174	4 143	5
9	37	19	233	579	2 371	39	91	36	783	6
466	548	1 467	23 815	44 808	127 098	1 626	1 443	2 273	55 117	7
5	-	12	209	152	298	22	1	16	385	8
18	6	30	369	197	543	44	13	41	679	9
2	-	1	18	5	34	5	-	1	42	10
45	11	47	573	347	1 058	98	22	67	1 269	11
-	-	4	91	215	391	3	2	5	210	12
5	1	17	81	84	172	10	3	23	179	13
75	18	111	1 341	1 000	2 496	182	41	153	2 764	14
3	21	54	393	2 063	6 897	22	50	104	1 882	15
83	88	468	7 530	6 231	14 301	261	222	711	18 184	16
60	44	123	1 515	877	2 536	142	93	173	2 791	17
42	17	42	411	447	908	150	50	61	970	18
729	736	2 265	35 005	55 426	154 236	2 383	1 899	3 475	81 708	19
793	756	1 806	32 500	56 320	141 266	2 153	1 775	2 832	78 407	20
(West)										
-	-	-	7	4 411	9 354	9	2	-	412	21
-	-	-	-	4 926	7 375	5	12	-	551	22

Personen nach der Beteiligung am Straßenverkehr und dem Lebensalter

und Verletzte										Getötete ⁵⁾ und Verletzte	Nr.
auf Fahrrädern ¹⁾	Fuß- gänger	sonstige Personen	zusammen	auf Krafträdern	auf Kraftwagen	auf Fahrrädern ¹⁾	Fuß- gänger	sonstige Personen	insgesamt		

geschlossener Ortslage in geschlossener und nicht geschlossener Ortslage

gebiet

2	93	5	135	10	35	6	499	10	560	5	1
40	71	9	158	16	44	143	345	16	564	10	2
128	103	17	1 480	1 781	387	337	260	30	2 795	29	3
366	235	35	2 625	2 172	1 232	972	890	84	5 350	101	4
203	248	34	639	76	185	555	1 495	69	2 380	124	5
739	750	100	5 037	4 055	1 883	2 013	3 489	209	11 649	269	6
701	764	115	4 847	3 953	1 676	1 904	3 236	256	11 025	274	7
35	445	13	704	128	283	191	4 308	69	4 979	119	8
460	509	36	1 470	325	597	2 097	4 667	114	7 800	358	9
1 946	1 099	79	14 099	22 685	4 819	8 983	3 968	267	40 722	1 126	10
2 897	1 702	267	21 870	25 292	14 471	13 014	9 314	787	62 878	2 066	11
695	697	81	2 305	638	1 108	2 735	6 735	270	11 535	749	12
6 033	4 452	476	40 448	49 068	21 278	27 069	28 992	1 507	127 914	4 418	13
5 865	4 216	582	38 702	47 758	19 271	26 132	28 094	1 877	123 132	4 975	14
49	316	25	650	228	523	351	4 774	121	5 997	174	15
523	391	43	1 505	547	951	3 867	5 580	184	11 129	510	16
2 211	1 136	101	14 501	34 320	6 964	16 666	5 094	536	63 580	2 389	17
2 969	1 712	418	24 366	37 929	24 961	20 468	11 232	1 858	96 448	3 980	18
620	564	114	2 219	724	1 792	3 420	5 798	478	12 212	781	19
6 372	4 119	701	43 241	73 748	35 191	44 772	32 478	3 177	189 366	7 834	20
6 009	3 708	688	39 970	69 205	29 607	42 640	30 511	3 136	175 099	3 305	21
84	761	38	1 354	356	806	542	9 082	190	10 976	293	22
983	900	79	2 975	872	1 548	5 964	10 247	298	18 929	868	23
4 157	2 235	180	28 600	57 005	11 783	25 649	9 062	803	104 302	3 515	24
5 866	3 414	685	46 236	63 221	39 432	33 482	20 546	2 645	159 326	6 046	25
1 315	1 261	195	4 524	1 362	2 900	6 204	12 533	748	23 747	1 530	26
12 405	8 571	1 177	83 689	122 816	56 469	71 841	61 470	4 684	317 280	12 252	27
11 874	7 924	1 270	78 672	116 963	48 878	68 772	58 605	5 013	298 231	12 280	28
86	854	43	1 489	366	841	548	9 581	200	11 536	298	29
1 023	971	88	3 133	888	1 592	6 107	10 592	314	19 493	878	30
4 285	2 338	197	30 080	58 786	12 170	25 986	9 322	833	107 097	3 544	31
6 232	3 649	720	48 861	65 393	40 664	34 454	21 436	2 729	164 676	6 147	32
1 518	1 509	229	5 163	1 438	3 085	6 759	14 028	817	26 127	1 654	33
13 144	9 321	1 277	88 726	126 871	58 352	73 854	64 959	4 893	328 929	12 521	34
12 575	8 688	1 385	83 519	120 916	50 554	70 676	61 841	5 269	309 256	12 554	35
(West)											
-	-	-	1	27	26	64	152	-	269	269	36
-	-	-	12	815	559	1 557	1 455	32	4 418	4 418	37
-	-	-	19	1 687	1 530	2 956	1 506	155	7 834	7 834	38
-	-	-	31	2 502	2 089	4 513	2 961	187	12 252	12 252	39
-	-	-	32	2 529	2 115	4 577	3 113	187	12 521	12 521	40
-	-	-	-	2 248	1 739	4 852	3 416	299	12 554	12 554	41

Gestorbenen. — 4) Verletzte, die unmittelbar zu stationärer Behandlung in ein Krankenhaus eingeliefert wurden. — 5) Sonstige Verletzte.

noch: I. Straßenverkehrsunfälle im Bundesgebiet und in Berlin (West) 1954

12. Straßenverkehrsunfälle in den Bundesländern und in Berlin (West)

Land	Unfälle						Unfallopfer		
	mit Getöteten 1)	mit Verletzten 2)	mit nur Sachschaden		insgesamt	davon		Getötete 3)	Verletzte
			von mehr als DM 200	bis DM 200		in	in nicht		
						geschlossener	geschlossener		
						Ortslage			
Schleswig-Holstein	341	8 463	2 735	6 391	17 930	14 049	3 881	358	10 759
Hamburg	284	9 758	5 148	12 189	27 379	27 318	61	288	12 198
Niedersachsen	1 336	28 666	8 870	18 406	57 278	41 897	15 381	1 414	37 226
Bremen	85	3 272	1 481	2 359	7 197	7 180	17	88	3 809
Nordrhein-Westfalen	3 533	72 958	22 879	47 129	146 499	121 196	25 303	3 681	94 794
Hessen	853	22 654	9 301	15 181	47 989	36 953	11 036	888	29 764
Rheinland-Pfalz	809	13 514	5 379	8 469	28 171	20 023	8 148	891	18 180
Baden-Württemberg	1 745	37 344	16 215	20 640	75 944	55 858	20 086	1 827	49 528
Bayern	2 084	45 587	13 980	23 649	85 300	62 548	22 752	2 214	61 022
Bundesgebiet	11 070	242 216	85 988	154 413	493 687	387 022	106 665	11 649	317 280
dagegen 1953	10 435	227 110	72 903	135 251	445 699	348 088	97 611	11 025	298 231
Berlin (West)	260	10 159	4 764 4)	6 603	21 786	21 729	57	269	12 252
dagegen 1953	267	10 177	3 986 4)	6 000	20 430	20 430	—	274	12 280

1) Teilweise auch mit Verletzten und/oder Sachschaden. — 2) Teilweise in Verbindung mit Sachschaden. — 3) Einschl. der innerhalb 30 Tagen an den Unfallfolgen Gestorbenen. — 4) Da Berlin (West) die Unfälle mit nur Sachschaden nicht nach der Schadenshöhe in DM, sondern nach Schadensgruppen (Bagatell-, mittlerer, schwerer Schaden) unterteilt, sind die Unfälle mit mittlerem Schaden (4 586) mit denen mit schwerem Sachschaden (178) zusammengefaßt ausgewiesen worden.

13. Straßenverkehrsunfälle in den Großstädten des Bundesgebietes und in Berlin (West)

Gemeinde — Größenklasse ¹⁾ Großstadt	Unfälle		Unfallopfer		Unfälle		Unfallopfer	
	1954	Zu-/ Abnahme gegenüber 1953	1954	Zu-/ Abnahme gegenüber 1953	von den Unfallopfern wurden		auf 10 000 Einwohner	
					getötet ²⁾	verletzt		
Anzahl	vH	Anzahl	vH					
500 000 und mehr Einwohner								
Hamburg	27 379	+ 25, 2	12 486	+ 6, 3	288	12 198	156	71
München	16 758	+ 16, 4	10 421	+ 13, 4	248	10 173	179	111
Köln	12 513	+ 9, 4	6 920	+ 8, 7	224	6 696	181	100
Essen	7 496	+ 10, 0	4 247	+ 6, 3	132	4 115	111	63
Düsseldorf	9 202	+ 8, 1	4 616	+ 7, 6	136	4 480	148	74
Frankfurt a.M.	12 604	+ 11, 1	6 061	— 0, 7	127	5 934	203	98
Dortmund	7 813	+ 11, 7	5 256	+ 12, 5	149	5 107	130	87
Stuttgart	9 220	+ 15, 2	4 482	+ 9, 6	101	4 381	158	77
Hannover	7 168	+ 7, 5	4 424	+ 5, 5	111	4 313	140	87
300 000 bis unter 500 000 Einwohner								
Bremen	5 952	+ 10, 3	3 327	+ 7, 8	82	3 245	120	67
Duisburg	5 538	+ 6, 6	3 521	+ 3, 0	102	3 419	118	75
Nürnberg	5 470	+ 14, 7	3 630	+ 11, 8	115	3 515	134	89
Wuppertal	2 913	+ 17, 0	1 902	+ 17, 3	57	1 845	73	48
Gelsenkirchen	2 983	+ 26, 0	2 270	+ 22, 5	59	2 211	82	62
Bochum	2 766	+ 7, 0	1 904	— 2, 6	57	1 847	83	57
200 000 bis unter 300 000 Einwohner								
Mannheim	5 392	+ 10, 1	3 047	+ 4, 9	77	2 970	192	109
Kiel	2 561	+ 3, 1	1 412	+ 8, 1	30	1 382	99	55
Wiesbaden	3 652	+ 15, 7	2 070	+ 10, 8	55	2 015	149	84
Braunschweig	3 686	+ 1, 4	2 409	+ 3, 0	40	2 369	154	100
Oberhausen	2 192	+ 12, 2	1 682	+ 15, 5	34	1 648	94	72
Lübeck	2 268	+ 7, 8	1 248	+ 4, 6	38	1 210	99	54
Karlsruhe	3 717	+ 10, 6	2 236	+ 8, 5	48	2 188	171	103
Augsburg	2 576	+ 11, 4	1 621	+ 6, 4	50	1 571	129	81
150 000 bis unter 200 000 Einwohner								
Krefeld	2 447	+ 51, 5	2 019	+ 34, 2	43	1 976	127	105
Kassel	2 479	+ 17, 2	1 502	+ 10, 7	28	1 474	133	81
Hagen	1 923	+ 10, 5	941	— 8, 6	38	903	111	54
Bielefeld	1 471	+ 22, 2	1 061	+ 13, 1	55	1 006	87	62
Mülheim/Ruhr	2 026	+ 7, 9	1 220	+ 1, 4	20	1 200	123	74
Solingen	1 360	+ 7, 5	886	+ 7, 3	26	860	85	55
120 000 bis unter 150 000 Einwohner								
Münster	1 815	+ 40, 7	1 233	+ 24, 4	28	1 205	121	82
Aachen	2 136	+ 14, 0	913	+ 7, 2	21	892	145	62
Ludwigshafen	1 225	— 4, 0	970	— 4, 0	28	942	85	67
Mönchen-Gladbach	2 007	+ 16, 6	1 257	+ 25, 4	39	1 218	144	90
Bonn	2 714	+ 29, 9	1 259	+ 26, 4	21	1 238	197	91
Bremerhaven	1 245	+ 8, 4	570	— 7, 8	6	564	97	45
Freiburg	1 970	— 1, 4	1 314	— 9, 8	29	1 285	155	104
Heidelberg	2 712	+ 15, 7	1 279	+ 13, 5	27	1 252	216	102
Osnabrück	1 872	+ 14, 5	981	— 3, 2	24	957	151	79
Regensburg	1 342	+ 18, 0	951	+ 16, 4	26	925	108	77
Oldenburg	1 476	+ 10, 1	865	+ 5, 9	31	834	121	71
Recklinghausen	1 252	+ 0, 8	841	+ 0, 5	32	809	104	70
100 000 bis unter 120 000 Einwohner								
Darmstadt	1 988	+ 10, 6	1 260	+ 7, 3	19	1 241	169	107
Herne	837	— 2, 9	614	— 5, 7	15	599	72	53
Remscheid	996	+ 16, 9	627	+ 22, 7	22	605	87	55
Mainz	1 533	+ 9, 9	827	+ 7, 0	21	806	137	74
Bottrop	856	+ 9, 9	688	+ 7, 0	28	660	82	66
Fürth	1 176	+ 0, 0	722	+ 5, 2	17	705	116	71
Offenbach	1 354	+ 11, 8	879	+ 6, 4	12	867	134	87
In Großstädten des Bundesgebietes zusammen								
dagegen 1953	204 031	+ 13, 5	116 871	+ 8, 1	3 016	113 855	138	79
Berlin (West)	179 737		108 114		2 805	105 309	125	75
dagegen 1953	21 786	+ 6, 6	12 521	— 0, 3	269	12 252	99	56
	20 430		12 554		274	12 280	91	56

1) Innerhalb der Größenklasse nach der Zahl der Einwohner (Stand am 31.12.1954) in absteigender Reihenfolge. — 2) Einschl. der innerhalb 30 Tagen an den Unfallfolgen Gestorbenen.

II. Bevölkerung, Straßennetz, Kraftfahrzeugbestand

1. Wohnbevölkerung des Bundesgebietes

in 1 000

Stichtag	Personen im Alter von bis unter Jahren										Wohnbevölkerung insgesamt
	männliche					weibliche					
	unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25	25 bis unter 60	60 und darüber	unter 6	6 bis unter 14	14 bis unter 25	25 bis unter 60	60 und darüber	
31.12.1952	2 188,0	3 036,6	4 221,7	10 388,9	3 036,0	2 075,4	2 916,5	4 043,6	12 908,7	3 893,3	48 708,7
31.12.1953	2 231,6	2 918,8	4 358,1	10 579,4	3 074,5	2 116,7	2 800,5	4 169,7	13 019,3	4 009,4	49 278,0
31.12.1954	2 255,1	2 806,9	4 493,5	10 728,2	3 122,8	2 139,8	2 688,7	4 304,1	13 085,9	4 138,4	49 763,4

2. Länge der klassifizierten Straßen im Bundesgebiet und in Berlin (West) am 31.3.1954

km

Straßenklasse	Vom Hauptträger der Straßenbaulast unterhaltene Strecken 1)			In der Baulast Dritter liegende Abschnitte	Von den Gemeinden mit mehr als 9 000 bzw. 6 000 Einwohnern unterhaltene Strecken	Gesamte Straßenlänge	Vom Hauptträger der Straßenbaulast unterhaltene Strecken 1)			In der Baulast Dritter liegende Abschnitte	Von den Gemeinden mit mehr als 9 000 bzw. 6 000 Einwohnern unterhaltene Strecken	Gesamte Straßenlänge
	Freie Strecken	Ortsdurchfahrten aller Gemeinden von 9 000 bzw. 6 000 und weniger Einwohnern	zusammen				Freie Strecken	Ortsdurchfahrten aller Gemeinden von 9 000 bzw. 6 000 und weniger Einwohnern	zusammen			
Schleswig-Holstein												
Bundesautobahn	64,3	—	64,3	—	—	64,3	15,0	—	15,0	—	—	15,0
Bundesstraße	1 023,0	194,8	1 217,8	3,2	103,0	1 324,0	18,0	—	18,0	—	77,0	95,0
Landstraße I. Ordnung	2 165,1	471,9	2 637,0	6,2	80,1	2 723,3	21,0	—	21,0	—	87,0	108,0
Landstraße II. Ordnung	1 695,6	378,5	2 074,1	2,5	82,1	2 158,7	33,0	—	33,0	—	59,0	92,0
zusammen	4 948,0	1 045,2	5 993,2	11,9	265,2	6 270,3	87,0	—	87,0	—	273,0	310,0
Hamburg												
Bundesautobahn	305,5	—	305,5	—	—	305,5	23,5	—	23,5	—	—	23,5
Bundesstraße	3 664,2	204,1	3 868,3	8,1	277,7	4 154,1	16,7	—	16,7	0,3	43,0	60,0
Landstraße I. Ordnung	6 807,3	1 344,7	8 152,0	15,2	224,5	8 391,7	22,8	—	22,8	0,2	49,0	72,0
Landstraße II. Ordnung	7 852,4	1 294,8	9 147,2	18,8	274,6	9 440,6	53,6	—	53,6	0,1	22,4	76,1
zusammen	18 629,4	2 843,6	21 473,0	42,1	776,8	22 291,9	116,6	—	116,6	0,6	114,4	231,6
Niedersachsen												
Bundesautobahn	359,5	—	359,5	—	—	359,5	384,5	—	384,5	—	—	384,5
Bundesstraße	3 052,9	439,0	3 491,9	12,1	813,4	4 317,7	1 915,5	370,5	2 286,0	4,1	232,4	2 522,5
Landstraße I. Ordnung	8 229,3	1 227,6	9 456,9	26,1	1 004,7	10 487,7	3 932,9	885,3	4 818,2	21,1	213,4	5 052,7
Landstraße II. Ordnung	4 512,8	761,1	5 273,9	11,1	977,8	6 262,8	5 541,4	1 178,1	6 719,5	9,2	285,8	7 014,5
zusammen	16 154,5	2 427,7	18 582,2	49,6	2 795,9	21 427,7	11 774,3	2 433,9	14 208,2	34,4	731,6	14 974,2
Bremen												
Bundesautobahn	359,5	—	359,5	—	—	359,5	384,5	—	384,5	—	—	384,5
Bundesstraße	3 052,9	439,0	3 491,9	12,1	813,4	4 317,7	1 915,5	370,5	2 286,0	4,1	232,4	2 522,5
Landstraße I. Ordnung	8 229,3	1 227,6	9 456,9	26,1	1 004,7	10 487,7	3 932,9	885,3	4 818,2	21,1	213,4	5 052,7
Landstraße II. Ordnung	4 512,8	761,1	5 273,9	11,1	977,8	6 262,8	5 541,4	1 178,1	6 719,5	9,2	285,8	7 014,5
zusammen	16 154,5	2 427,7	18 582,2	49,6	2 795,9	21 427,7	11 774,3	2 433,9	14 208,2	34,4	731,6	14 974,2
Nordrhein-Westfalen												
Bundesautobahn	359,5	—	359,5	—	—	359,5	384,5	—	384,5	—	—	384,5
Bundesstraße	3 052,9	439,0	3 491,9	12,1	813,4	4 317,7	1 915,5	370,5	2 286,0	4,1	232,4	2 522,5
Landstraße I. Ordnung	8 229,3	1 227,6	9 456,9	26,1	1 004,7	10 487,7	3 932,9	885,3	4 818,2	21,1	213,4	5 052,7
Landstraße II. Ordnung	4 512,8	761,1	5 273,9	11,1	977,8	6 262,8	5 541,4	1 178,1	6 719,5	9,2	285,8	7 014,5
zusammen	16 154,5	2 427,7	18 582,2	49,6	2 795,9	21 427,7	11 774,3	2 433,9	14 208,2	34,4	731,6	14 974,2
Hessen												
Bundesautobahn	359,5	—	359,5	—	—	359,5	384,5	—	384,5	—	—	384,5
Bundesstraße	3 052,9	439,0	3 491,9	12,1	813,4	4 317,7	1 915,5	370,5	2 286,0	4,1	232,4	2 522,5
Landstraße I. Ordnung	8 229,3	1 227,6	9 456,9	26,1	1 004,7	10 487,7	3 932,9	885,3	4 818,2	21,1	213,4	5 052,7
Landstraße II. Ordnung	4 512,8	761,1	5 273,9	11,1	977,8	6 262,8	5 541,4	1 178,1	6 719,5	9,2	285,8	7 014,5
zusammen	16 154,5	2 427,7	18 582,2	49,6	2 795,9	21 427,7	11 774,3	2 433,9	14 208,2	34,4	731,6	14 974,2
Rheinland-Pfalz												
Bundesautobahn	134,5	—	134,5	—	—	134,5	291,0	—	291,0	—	—	291,0
Bundesstraße	1 837,2	361,8	2 199,0	4,0	159,8	2 362,8	2 694,4	525,3	3 219,7	2,5	326,9	3 549,1
Landstraße I. Ordnung	4 010,9	736,0	4 746,9	5,8	120,6	4 873,3	8 051,6	1 497,7	9 549,3	6,7	292,3	9 848,3
Landstraße II. Ordnung	4 237,9	876,8	5 114,7	9,0	67,5	5 191,2	8 021,2	1 465,0	9 486,2	8,2	185,3	9 679,7
zusammen	10 220,5	1 974,6	12 195,1	18,8	347,9	12 561,8	19 059,1	3 488,0	27 547,1	17,4	804,5	23 369,0
Baden-Württemberg												
Bundesautobahn	134,5	—	134,5	—	—	134,5	291,0	—	291,0	—	—	291,0
Bundesstraße	1 837,2	361,8	2 199,0	4,0	159,8	2 362,8	2 694,4	525,3	3 219,7	2,5	326,9	3 549,1
Landstraße I. Ordnung	4 010,9	736,0	4 746,9	5,8	120,6	4 873,3	8 051,6	1 497,7	9 549,3	6,7	292,3	9 848,3
Landstraße II. Ordnung	4 237,9	876,8	5 114,7	9,0	67,5	5 191,2	8 021,2	1 465,0	9 486,2	8,2	185,3	9 679,7
zusammen	10 220,5	1 974,6	12 195,1	18,8	347,9	12 561,8	19 059,1	3 488,0	27 547,1	17,4	804,5	23 369,0
Bayern												
Bundesautobahn	572,4	—	572,4	—	—	572,4	2 151,1	—	2 151,1	—	—	2 151,1
Bundesstraße	4 641,5	756,6	5 398,1	3,5	363,3	5 764,9	18 863,4	2 852,1	21 715,5	38,1	2 396,5	24 150,1
Landstraße I. Ordnung	8 642,0	1 537,3	10 179,3	5,5	253,9	10 438,7	41 882,9	7 700,5	49 583,4	86,8	2 325,5	51 995,7
Landstraße II. Ordnung	8 373,8	1 376,2	9 750,0	9,3	168,5	9 927,8	40 321,7	7 330,5	47 652,2	68,2	2 123,0	49 843,4
zusammen	22 229,7	3 670,1	25 899,8	18,3	785,7	26 703,8	103 219,1	17 883,1	121 102,2	193,1	6 845,0	128 140,3
Bundesgebiet 2)												
Bundesautobahn	572,4	—	572,4	—	—	572,4	2 151,1	—	2 151,1	—	—	2 151,1
Bundesstraße	4 641,5	756,6	5 398,1	3,5	363,3	5 764,9	18 863,4	2 852,1	21 715,5	38,1	2 396,5	24 150,1
Landstraße I. Ordnung	8 642,0	1 537,3	10 179,3	5,5	253,9	10 438,7	41 882,9	7 700,5	49 583,4	86,8	2 325,5	51 995,7
Landstraße II. Ordnung	8 373,8	1 376,2	9 750,0	9,3	168,5	9 927,8	40 321,7	7 330,5	47 652,2	68,2	2 123,0	49 843,4
zusammen	22 229,7	3 670,1	25 899,8	18,3	785,7	26 703,8	103 219,1	17 883,1	121 102,2	193,1	6 845,0	128 140,3

Quelle: Bundesministerium für Verkehr.

1) Für Bundesautobahnen und Bundesstraßen: Bund, für Landstraßen I. Ordnung: Land, für Landstraßen II. Ordnung: Kreis. — 2) Außer dem Berlin (West) 200,9 km, davon: Länge der vom Hauptträger der Straßenbaulast unterhaltenen Strecken, freie Strecken: Bundesautobahn 11,9 km, Bundesstraßen 30,4 km, Länge der von der Gemeinde unterhaltenen Strecken: Bundesstraßen 87,2 km, Landstraßen I. Ordnung 25,4 km und Landstraßen II. Ordnung 46,0 km.

3. Bestand an Kraftfahrzeugen im Bundesgebiet

Stichtag	Krafträder ¹⁾			Personen-, Kombinations- und Krankenkraftwagen	Kraftomnibusse, Oberleitungsomnibusse	Liefer- und Lastkraftwagen			Zulassungspflichtige Zugmaschinen ²⁾	Sonderkraftfahrzeuge ³⁾	Kraftfahrzeuge insgesamt
	mit einem Hubraum		zusammen			mit einer Nutzlast		zusammen			
	bis 249 ccm	von 250 und mehr ccm				bis 1 999 kg	von 2 000 und mehr kg				

Bestand einschl. der als vorübergehend stillgelegt abgemeldeten Fahrzeuge

1.1.1954	1 944 290	179 000	2 123 290	1 254 343	23 507	356 400	212 683	569 083	341 799	26 392	4 338 414
1.7.1954	2 118 486	182 191	2 300 677	1 396 887	24 775	359 873	212 618	572 491	376 270	28 437	4 699 537
1.1.1955	2 167 481	174 314	2 341 795	1 512 029	24 865	359 239	212 043	571 282	412 135	30 598	4 892 704

Bestand ohne die als vorübergehend stillgelegt abgemeldeten Fahrzeuge 4)

1.1.1954	1 351 300	58 200	1 409 500	1 052 300	19 400	275 000	150 500	425 500	315 400	23 900	3 246 000
1.7.1954	1 843 200	129 000	1 972 200	1 258 800	22 300	300 800	167 300	468 100	355 300	26 700	4 103 400
1.1.1955	1 530 100	64 400	1 594 500	1 303 600	21 400	300 100	173 100	473 200	392 100	28 400	3 813 200

Quelle: Kraftfahr-Bundesamt.

1) Einschl. Kraftroller und Motorfahräder, jedoch ohne Mopeds und sonstige Fahräder mit Hilfsmotor. — 2) Einschl. der in der Landwirtschaft eingesetzten zulassungspflichtigen Zugmaschinen. — 3) Einschl. Kraftstoffkesselwagen. — 4) Die Zahl der als vorübergehend stillgelegt abgemeldeten Fahrzeuge wurde repräsentativ ermittelt. — 5) Der Kraftfahrzeugbestand ohne die als vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge am 1.1.1955 ist niedriger als am 1.7.1954, da im Winter mehr Kraftfahrzeuge als vorübergehend stillgelegt abgemeldet sind als im Sommer.

III. Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden, Unfallopfer und Unfallursachen in einigen europäischen Ländern und in den USA 1953 und 1954

Unfälle - Unfallopfer - Unfallursachen		Bundesrepublik Deutschland	Schweden	Dänemark	Großbritannien	Irland	Belgien	Frankreich	Luxemburg	Schweiz	Italien	Jugoslawien	USA
Jahr													
Unfälle nach den Unfallfolgen													
1953													
Unfälle mit Getöteten	a	—	—	—	—	—	665	—	—	—	—	—	33 100
	b	10 435	872	464	—	251	—	—	—	819	4 114	—	—
	c	227 110	12 023	11 460	—	3 526	29 081	—	—	18 892	71 012	—	880 000
Unfälle mit Verletzten													
Unfälle mit Personenschaden zusammen		237 545	12 895	11 924	186 304	3 777	29 746	118 881	—	19 711	75 126	—	913 100
1954													
Unfälle mit Getöteten	a	—	—	—	—	—	764	—	—	—	—	—	31 100
	b	11 070	899	609	—	261	—	6 755	—	—	—	—	—
	c	253 286	13 460	13 910	—	3 723	33 823	118 215	1 163	20 631	77 038	1 662	820 000
Unfälle mit Verletzten													
Unfälle mit Personenschaden zusammen		264 356	14 359	14 519	195 716	3 984	34 587	124 970	1 235	21 520	81 686	2 002	851 100
a) Unfälle mit auf der Stelle Getöteten (Belgien) oder innerhalb 24 Stunden Gestorbenen (USA). — b) Unfälle mit innerhalb 3 Tagen Gestorbenen (Frankreich). — c) Unfälle mit innerhalb 30 Tagen Gestorbenen (übrige Länder).													
Bei Unfällen getötete und verletzte Personen													
Getötete													
1953													
Fußgänger	d	—	—	—	—	—	182	—	—	—	—	—	8 600
	e	3 236	223	130	2 233	88	—	—	—	250	1 287	—	—
	f	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fahrer und Mitfahrer von Fahrzeugen ¹⁾	d	—	—	—	—	—	514	—	—	—	—	—	450 ²⁾
	e	7 533	646 ³⁾	349	2 347 ⁴⁾	158	—	—	—	598	3 511	—	—
	f	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere Personen	d	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	29 250 ⁵⁾
	e	256	52 ⁶⁾	9	510 ⁷⁾	11	—	—	—	14	82	—	—
	f	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Getötete Personen zusammen	d	—	—	—	—	—	702	—	—	—	—	—	38 300
	e	11 025	921	488	5 090	257	—	7 166	—	862	4 880	—	—
	f	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1954													
Fußgänger	d	—	—	—	—	—	263	—	—	—	—	—	7 900
	e	3 489	196	145	2 226	103	—	1 544	—	20	268	1 428	157
	f	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fahrer und Mitfahrer von Fahrzeugen ¹⁾	d	—	—	—	—	—	542	—	—	—	—	—	400 ²⁾
	e	7 951	689 ³⁾	488	2 249 ⁴⁾	156	—	5 828	—	42 ⁸⁾	657	3 782	257
	f	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere Personen	d	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	27 700 ⁵⁾
	e	209	57 ⁶⁾	3	535 ⁷⁾	8	—	167	—	13 ⁹⁾	9	71	15
	f	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Getötete Personen zusammen	d	—	—	—	—	—	811	—	—	—	—	—	36 000
	e	11 649	942	636	5 010	267	—	7 539	—	75	934	5 281	429
	f	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Verletzte													
1953													
Fußgänger		58 605	2 344	2 277	56 320	1 187	6 133	—	—	4 844	21 429	—	165 000
Fahrer und Mitfahrer von Fahrzeugen ¹⁾		234 613	12 322 ³⁾	11 000	119 016 ⁴⁾	3 186	30 026	—	—	19 261	67 754	—	30 000 ²⁾
Andere Personen		5 013	367 ⁶⁾	218	46 344 ⁷⁾	103	699	—	—	201	1 098	—	1 155 000 ⁵⁾
Verletzte Personen zusammen		298 231	15 033	13 495	221 680	4 476	36 858	147 551	—	24 306	90 281	—	1 350 000
1954													
Fußgänger		61 470	2 548	2 672	59 155	1 242	6 881	25 540	245	5 057	22 497	608	150 000
Fahrer und Mitfahrer von Fahrzeugen ¹⁾		251 126	13 913 ³⁾	13 707	125 943 ⁴⁾	3 408	35 998	126 577	912 ⁸⁾	21 324	75 369	1 595	25 000 ²⁾
Andere Personen		4 684	502 ⁶⁾	203	48 173 ⁷⁾	119	730	2 277	473 ⁹⁾	349	900	165	1 075 000 ⁵⁾
Verletzte Personen zusammen		317 280	16 963	16 582	233 271	4 769	43 609	154 394	1 630	26 730	98 766	2 368	1 250 000
d) Auf der Stelle Getötete (Belgien) oder innerhalb 24 Stunden Gestorbene (USA). — e) Innerhalb 3 Tagen Gestorbene (Frankreich). — f) Innerhalb 30 Tagen Gestorbene (übrige Länder).													
Ursachen von Unfällen mit Personenschaden													
1953													
Ursachen bei Fahrzeugführern	g	—	—	9 256	—	2 429	—	—	—	—	58 154	—	—
	h	228 643	—	—	120 710	—	104 605	—	—	18 067	—	—	—
Ursachen bei Fußgängern	g	—	—	1 665	—	874	—	—	—	—	9 335	—	—
	h	48 901	—	—	48 463	—	4 858	—	—	2 984	—	—	—
Andere Ursachen	g	—	—	1 003	—	474	—	—	—	—	7 637	—	—
	h	69 107	—	—	36 205	—	5 409	—	—	2 830	—	—	—
Ursachen zusammen	g	—	—	11 924	—	3 777	—	—	—	—	75 126	—	—
	h	346 651	—	—	205 378	—	114 872	—	—	23 881	—	—	—
1954													
Ursachen bei Fahrzeugführern	g	—	—	11 523	—	2 572	—	—	—	—	52 872	1 383	—
	h	243 059	—	—	122 777	—	117 643	104 908	2 073	21 040	—	—	—
Ursachen bei Fußgängern	g	—	—	1 926	—	949	—	—	—	—	12 874	499	—
	h	51 183	—	—	50 427	—	5 921	13 898	178	3 325	—	—	—
Andere Ursachen	g	—	—	1 070	—	463	—	—	—	—	15 940	—	—
	h	71 331	—	—	41 402	—	7 961	149 391	148	2 809	—	826	—
Ursachen zusammen	g	—	—	14 519	—	3 984	—	—	—	—	81 686	—	—
	h	365 573	—	—	214 606	—	131 525	268 197	2 399	27 174	—	2 708	—
g) 1 Ursache je Unfall. — h) 1 oder mehrere Ursachen je Unfall.													

1) Ohne Fahrer und Mitfahrer von Gespannfahrzeugen. — 2) Nur Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern (ohne Hilfsmotor); Fahrer und Mitfahrer anderer Fahrzeuge sind in der Zahl der „Andere Personen“ enthalten. — 3) Ohne Mitfahrer von Fahrrädern mit und ohne Hilfsmotor, die in der Zahl der „Andere Personen“ enthalten sind, jedoch einschl. der Führer von Gespannfahrzeugen. — 4) Ohne Mitfahrer von Fahrrädern (ohne Hilfsmotor) und Kraftwagen, die in der Zahl der „Andere Personen“ enthalten sind, jedoch einschl. der Führer von Gespannfahrzeugen. — 5) Vgl. Anm. 2. — 6) Vgl. Anm. 3. — 7) Vgl. Anm. 4. — 8) Nur Fahrzeugführer; Mitfahrer sind in der Zahl der „Andere Personen“ enthalten. — 9) Vgl. Anm. 8.