

Auf einen Rückblick

Historischer Rückblick – Straßenverkehrsunfälle früher und heute

Am 8. November 1946 wurde das Land Niedersachsen gegründet. In diesem Monat nun jährt sich deshalb die Gründung des Landes Niedersachsens zum 70ten Mal. Auch die Anfänge der amtlichen Statistik in Niedersachsen gehen auf dieses Jahr zurück. Im gleichen Jahr wurde ebenfalls das „Niedersächsische Amt für Landesplanung und Statistik“ per Erlass, datiert vom 4. Juli 1946, gegründet¹⁾. Bereits im Jahr 1947 erschien der 1. Jahrgang der „Statistischen Monatshefte für Niedersachsen“.

In diesem Jahr sind deshalb in lockerer Folge ein paar ausgewählte historische Beiträge in den Statistischen Monatsheften Niedersachsen veröffentlicht worden. Diese bieten spannende Blicke in die Vergangenheit: Was hat Niedersachsen und was hat die amtliche Statistik damals beschäftigt? Welche Statistiken gab es damals bereits und welche Daten wurden erhoben? Es handelt sich um Texte, die aus heutiger Perspektive fremd wirken: Texte, in denen eine geschlechtergerechte Sprache noch keine Berücksichtigung fand und in denen Begrifflichkeiten verwendet wurden, die heute gesellschaftlich nicht mehr akzeptiert sind – es war eine andere Zeit und eine andere Gesellschaft.

Im Jahr 1947 lagen erstmals seit dem Jahr 1936 wieder Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallerhebung vor. Die grundsätzliche Definition dieser Statistik wurde bis zum heutigen Tag praktisch nicht verändert, auch wenn heutzutage natürlich keine bespannten Fuhrwerke mehr erfasst werden: Die Straßenverkehrsunfallstatistik umfasst alle Unfälle, die von der Polizei registriert wurden und bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen oder Plätzen entweder Personen getötet oder verletzt wurden oder Sachschaden entstanden ist.

Im Jahr 1947 kam es zu insgesamt 9 660 statistisch erfassten Unfällen in Niedersachsen, davon wurden bei 5 802 Unfällen Personen getötet oder verletzt. Insgesamt kamen 7 646 Personen zu Schaden. Getötet wurden davon 813 Personen, darunter waren 255 Kinder unter 14 Jahren. Ganz anders sah es im Jahr 2015 in Niedersachsen aus. Da gab es gut 4-mal so viele Unfälle (39 743 Unfälle) auf Nie-

dersachsens Straßen. Die Zahl der Unfälle, bei denen Personen verletzt oder getötet wurden lag fast 6-mal so hoch (33 217 Unfälle mit Personenschaden). Und auch die Zahl der Personen, die zu Schaden kamen, lag fast 6-mal so hoch (43 399 Personen). Erfreulicherweise verunglückten im Jahr 2015 deutlich weniger Personen bei einem Straßenverkehrsunfall tödlich, und zwar 457 Personen. Davon waren „nur“ 13 Kinder unter 15 Jahren.

Diese Entwicklung ist jedoch vor dem Hintergrund zu betrachten, dass die Verkehrsdichte in den fast 70 Jahren extrem zugenommen hat. Im Jahr 1947 (Stichtag 1. Dezember) waren in Niedersachsen 23 958 Personenkraftwagen angemeldet und 30 333 Lastkraftwagen. Hinzu kamen noch die Kraftfahrzeuge der Besatzungstruppen, über die jedoch keine Zahlen vorliegen. Ende 2015, genaugenommen für den 1. Januar 2016 vermeldete das Kraftfahrt-Bundesamt einen Bestand von über 4,5 Mio. Personenkraftwagen und fast 250 000 Lastkraftwagen allein für Niedersachsen. Auch wenn natürlich jeder Verkehrsunfall für die Betroffenen mit persönlichem Leid und auch mit Kosten verbunden ist, zeigt die Entwicklung der Verkehrsunfälle seit dem Ende der 90er Jahre eine erfreuliche Entwicklung. So sind seit 1998 sowohl die Zahl der erfassten Unfälle als auch insbesondere die Zahl der Getöteten und der Schwerverletzten zurückgegangen. Allerdings zeichnet sich seit dem Jahr 2014 erneut ein leichter Anstieg der Unfallzahlen ab.

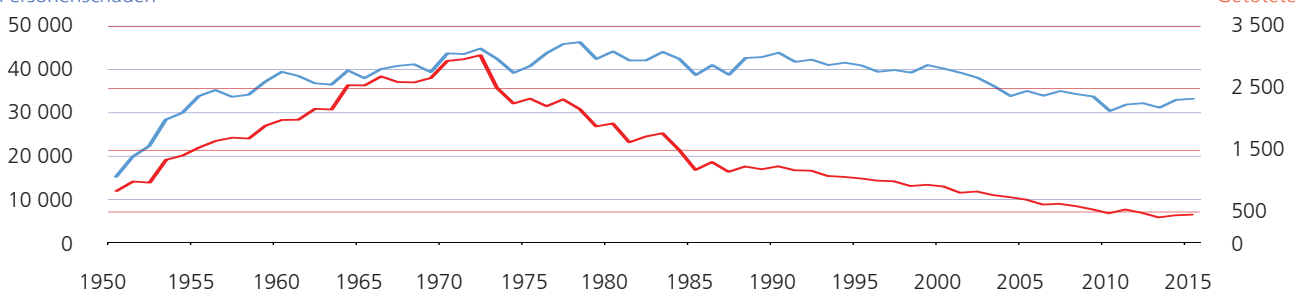
Hinsichtlich der Unfallursachen hat sich zwischen früher und heute nicht furchtbar viel geändert. Zwar wurden im Jahr 2015 viele Unfälle „sonstigem Fehlverhalten“ oder „sonstigen Ursachen“ zugeordnet, dennoch zählten auch die Nichtbeachtung der Vorfahrt, die nichtangepasste Geschwindigkeit sowie Fehler beim Abbiegen sowie ein ungenügender Sicherheitsabstand zu den Hauptunfallursachen (früher: Nichtplatzmachen beim Ausweichen oder Überholen sowie falsches Überholen).

Was allerdings die zeitliche Streuung der Unfälle angeht, so war im Jahr 2015 der Montag der unfallreichste Tag und nicht wie im Jahr 1947 der Dienstag. Und während sich im Jahr 1947 die meisten Unfälle insbesondere in den Vormittags- und Mittagsstunden ereigneten, gab es im Jahr 2015 die meisten Unfälle zu Zeiten des Feierabendverkehrs, in der Zeit von 16 – 18 Uhr.

Annegret Vehling

Straßenverkehrsunfälle von 1950 bis 2015 in Niedersachsen

mit Personenschaden



Die Straßenverkehrsunfälle im Jahre 1947

Für das Jahr 1947 liegen erstmalig wieder die Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallerhebung vor. Jeder meldepflichtige Unfall wird auf einem statistischen Meldeblatt erfaßt. Maßgebend für die Meldepflicht ist die Tatsache, daß im Straßenverkehr Personen verletzt oder getötet wurden oder Sachschaden verursacht worden ist. Die Meldungen — von der Polizeibehörde aufgenommen — werden von den Kreisverwaltungen vierteljährlich zu Kreisergebnissen und dann vom Niedersächsischen Amt für Landesplanung und Statistik zum Landesergebnis zusammengestellt, wobei Stadt- und Landkreise besonders aufgeführt werden. Folgende Fragegruppen werden von der Nachweisung erfaßt:

- a) die Unfälle nach Ort und Art,
- b) an den Unfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer,
- c) bei den Unfällen getötete und verletzte Personen,
- d) vorläufig festgestellte Unfallursachen.

Anzahl der Unfälle

Die Gesamtzahl der Unfälle betrug im Jahre 1947 im Lande Niedersachsen 9660. Mit 28,9 v. H. sämtlicher Unfälle steht der Regierungsbezirk Hannover an erster Stelle; es folgt der Verwaltungsbezirk Braunschweig mit 16,4 v. H., während der Regierungsbezirk Aurich mit 2,8 v. H. nur einen geringen Anteil aufzuweisen hat. Versuche, einen Maßstab für die Unfallhäufigkeit zu gewinnen, müssen an der Unzulänglichkeit der Vergleichsgrundlagen scheitern. Zwar könnten Beziehungen zu der Einwohnerzahl, zum Bestand der Kraftfahrzeuge oder auch zur Länge des Verkehrsnetzes hergestellt werden, aber diese Angaben allein genügen noch nicht, um ein Bild von der Struktur und Dichte des Verkehrs zu vermitteln. Dieses ist um so schwieriger, als über die Stärke des Kraftfahrzeugverkehrs der Besatzungstruppen keine genauen Angaben vorliegen.

Allein 46,4 v. H. sämtlicher Unfälle ereigneten sich in Stadtkreisen. Von den Verwaltungsbezirken hatte den größten Anteil der Unfälle, die auf Stadtkreise entfallen, der Regierungsbezirk Hannover aufzuweisen. Bei einer Gegenüberstellung der Unfallziffern aus den Jahren 1947 und 1936 ergibt sich für das Land Niedersachsen trotz der größeren Einwohnerzahl gegenüber 1936 ein Rückgang der Unfallhäufigkeit um 38 v. H. Hierfür ist in erster Linie der ebenfalls um rund 38 v. H. verminderte Bestand an Kraftfahrzeugen maßgebend. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der Fahrzeuge der Besatzungstruppen würde sich allerdings dieses Verhältnis verschieben; daher ist die Verkehrsbelastung tatsächlich nicht in dem Maße vermindert, wie es nach diesen Angaben erscheinen könnte. Andererseits ist festzuhalten, daß eine geringere Verkehrsdichte nicht nur ein proportionales, sondern progressives Schrumpfen der Unfallhäufigkeit zur Folge hat.

Beteiligte Verkehrsteilnehmer

In der zweiten Fragegruppe gibt der Erhebungsbogen einen Überblick über den Kreis der bei den Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer. Danach fallen die Kraftfahrzeuge mit 68,7 v. H. (in den Stadtkreisen jedoch nur mit 47,3 v. H.) am stärksten ins Gewicht. Gegenüber 1936 hat sich dieses Verhältnis kaum verändert. Von sämtlichen Kraftfahrzeugarten standen 1947 die Liefer- und Lastkraftwagen mit 39,3 v. H. an erster Stelle vor den Personenkraftwagen mit 27,7 v. H. Damit hat sich im Vergleich zu dem Vorkriegsjahr eine beachtliche Verschiebung ergeben, wenn man berücksichtigt, daß damals die beteiligten Personenkraftwagen mit 51,5 v. H. sämtlicher Kraftfahrzeuge noch weit vor den Liefer- und Lastkraftwagen mit nur 22,9 v. H. lagen. Könnten Unfälle mit beteiligten Fahrzeugen der Besatzungstruppen getrennt nach Kraftfahrzeugarten angegeben werden, so würden sich dadurch die für 1947 angeführten Werte im einzelnen noch verändern. Die Beteiligung der Fahrräder — heute 8,2 v. H. sämtlicher Verkehrsteilnehmer —

betrug 1936 noch 17,5 v. H., die der Fußgänger ist dagegen von 6,3 auf 12,9 v. H. angestiegen.

Getötete und verletzte Personen

Getötete — Verletzte	bis 14 Jahre		über 14 Jahre		insgesamt	
	zus.	davon männl.	zus.	davon männl.	zus.	davon männl.
Getötete						
auf Kraftfahrz.	17	11	200	166	217	177
auf Fahrrädern	21	13	106	72	127	85
Fußgänger	202	126	224	132	426	258
Andere	15	10	28	21	43	31
Zusammen 1947	255	160	558	391	813	551
1936	102		521		623	
Verletzte						
auf Kraftfahrz.	113	87	2 849	2 369	2 962	2 456
auf Fahrrädern	81	52	1 112	819	1 193	871
Fußgänger	865	547	1 291	873	2 156	1 220
Andere	93	62	429	307	522	369
Zusammen 1947	1 152	748	5 681	4 168	6 833	4 916
1936	1 076		8 594		9 670	

Im Lande Niedersachsen wurden im Jahre 1947 insgesamt 813 Personen bei Unfällen getötet. Darunter befanden sich 52,4 v. H. Fußgänger, 26,7 v. H. Kraftwageninsassen und 15,6 v. H. Radfahrer. Verglichen mit den Zahlen des Jahres 1936 zeigt sich auch hierin die veränderte Verkehrsstruktur, denn das Hauptgewicht fiel damals mit 40,5 v. H. auf Kraftwageninsassen, zu 30,4 v. H. waren die Radfahrer beteiligt und der Rest von 29,1 v. H. entfiel auf Fußgänger und andere. Die Getöteten männlichen Geschlechts überwiegen. Hinsichtlich des Alters lassen die Ergebnisse ein geringes Anwachsen der absoluten Zahlen bei den über 14jährigen und ein Ansteigen um das eineinhalbfache bei den Jugendlichen erkennen. Auf 10 000 der Bevölkerung berechnet, betrug die Ziffer für die bei Unfällen getöteten Personen im Jahre 1947: 1,25. Angesichts der Vergleichsziffer von 1,33 für 1936 scheint damit eine günstige Entwicklung in der Anzahl der tödlich Verletzten angedeutet zu sein. Ein anderes Bild ergibt sich aber, wenn die Zahl der Getöteten auf die Zahl der Unfälle im entsprechenden Zeitraum bezogen wird. Danach weist das Jahr 1947 im Vergleich zu 1936 eine Zunahme der getöteten Personen bei 100 Unfällen um 109 v. H. auf.

Die Zahl der Verletzten bei den Straßenverkehrsunfällen liegt zwar mit 6833 um 28,5 v. H. niedriger als 1936, das entspricht aber noch nicht dem Rückgang der Verkehrsunfälle überhaupt. Es wurden im Jahre 1947 bei 100 Unfällen 79 getötete und verletzte Personen gegenüber 62 im Jahre 1936 gezählt, d. h. bei verminderter Zahl der Unfälle ist eine Zunahme in der Schwere der Fälle zu beobachten. Zu ähnlichen Ergebnissen führt auch ein regionaler Vergleich: der Regierungsbezirk Aurich, mit der verhältnismäßig geringsten Zahl von Unfällen, hat den größten Hundertsatz derjenigen Unfälle aufzuweisen, bei denen Personen getötet oder verletzt wurden (65,3 v. H.), während auf die Bereiche mit der größten Verkehrsdichte — Verwaltungsbezirke Hannover und Braunschweig — der geringste Anteil entfällt (Hannover 59 v. H., Braunschweig 57 v. H.).

Unfallursachen

Besondere Bedeutung gewinnt die Erhebung über die Straßenverkehrsunfälle mit der Feststellung der Unfallursachen, weil hiermit der Ansatzpunkt für unfallverhütende Maßnahmen gegeben ist. Von sämtlichen festgestellten Ursachen lagen 1947 allein 57,7 v. H. beim Kraftfahrzeug oder seinem Führer. Hiervon entfielen 20,3 v. H. auf ein Nichtbeachten der Vorfahrt und fast die gleiche Anzahl auf falsches Überholen.

Zeitbedingt ist die Zunahme der Unfallursachen bei den „technischen Mängeln“ (+ 58,0 v. H.), und die Abnahme in der Zahl der Ursachen, die durch Alkohol-

einfluß des Fahrers bedingt sind (— 51,0 v. H.). 5,1 v. H. sämtlicher Ursachen gehen auf den Radfahrer zurück (1936: 10,6 v. H.) und 14,8 v. H. der festgestellten Ursachen liegen beim Fußgänger (1936: 6,4 v. H.). Die Begründung für die Veränderung ist in dem geringeren Fahrradbestand einerseits und dem stärkeren Anteil der Fußgänger im Straßenverkehr andererseits zu finden.

Zeitliche Streuung der Unfälle

Verfolgt man die Entwicklung der Anzahl der Verkehrsunfälle in den vier Vierteljahren von 1947, so ist ein stetes Ansteigen der Unfallhäufigkeit bemerkbar, das nicht einmal den früher üblichen saisongebundenen Rückgang der Unfälle im letzten Kalendervierteljahr erkennen läßt. Die Zahl der Unfälle ist vom ersten Vierteljahr mit 1893 über 2180

im zweiten und 2582 im dritten auf 3005 im vierten Vierteljahr, also um 58,7 v. H. angewachsen.

Nach Ermittlungen über die zeitliche Streuung der Verkehrsunfälle innerhalb der Woche ist der Dienstag mit 1628 Unfällen der unfallreichste Tag. An zweiter Stelle stehen mit fast gleicher Anzahl der Freitag und Donnerstag (1602 und 1601 Unfällen). Der Sonntag fällt mit nur 336 Unfällen (beschränkte Fahrerlaubnis!) gänzlich aus dem Rahmen. — die unfallreichste Tageszeit liegt in den Stadtkreisen in den Morgenstunden von 10 bis 12 Uhr, ein zweiter Höhepunkt ergibt sich in den Nachmittagsstunden von 14 bis 16 Uhr. Dagegen wird in den Landkreisen die Unfallhäufigkeit des Vormittags von 12 bis 14 Uhr noch übertroffen von der Anzahl der Unfälle in der Zeit von 16 bis 18 Uhr.

Straßenverkehrsunfälle, beteiligte Verkehrsteilnehmer, Getötete und verletzte Personen, sowie die wichtigsten Unfallursachen.

Gebiet: Land Niedersachsen

Zeitraum: Jahr 1947

Benennung	Regierungsbezirk						Verwaltungsbezirk		Land Nieder- sachsen	davon Stadt- kreise
	Hannover	Hildes- heim	Lüneburg	Stade	Osna- brück	Aurich	Braun- schweig	Olden- burg		
Art der Unfälle:										
Unfälle insgesamt	2 793	1 170	1 135	887	843	268	1 579	985	9 660	4 485
davon Unfälle in Stadtkreisen	1 797	324	363	94	319	59	983	546	4 485	—
Zusammenstöße von Fahrzeugen	1 628	635	635	432	470	122	909	541	5 372	2 777
Unfälle bei dem ein Kraftfahrzeug beteiligt war	2 616	1 116	1 063	820	792	252	1 378	932	8 969	4 173
Unfälle bei denen Personen getötet oder verletzt wurden	1 635	711	696	547	525	175	905	608	5 802	2 508
An den Unfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer:										
Personenkraftwagen	1 130	472	465	287	288	91	619	350	3 702	1 763
Liefer- und Lastkraftwagen	1 795	577	544	480	410	132	840	485	5 263	2 663
Zugmaschinen und Sattelschlepper	193	117	89	60	61	29	125	64	738	256
Krafträder	209	116	72	121	98	22	122	115	875	347
Kraftfahrz. der Besatzungstruppen	483	239	380	201	266	42	359	312	2 282	1 059
Sonstige Kraftfahrzeuge	106	103	50	40	33	19	76	73	500	228
Straßenbahnen	293	15	18	4	43	—	126	6	505	473
Bespannte Fuhrwerke	143	118	122	127	67	40	119	118	854	220
Fahrräder	509	174	174	132	136	41	254	179	1 599	878
Sonstige Fahrzeuge	80	48	55	46	34	9	61	50	383	175
Fußgänger	740	287	279	206	230	86	405	279	2 512	1 223
Sonstige Verkehrsteilnehmer	34	87	17	28	7	7	27	31	238	31
Getötete und verletzte Personen:										
Getötete	198	91	120	88	77	26	136	77	813	253
Verletzte	1 950	768	842	675	609	246	1 048	695	6 833	2 850
Vorläufig festgestellte Unfallursache										
1. beim Kraftfahrz. od. dess. Führer zusammen	1 981	803	819	604	573	168	1 140	655	6 743	3 259
davon										
a) technische Mängel	111	67	84	56	40	20	74	58	510	140
b) Nichtbeachten der Vorfahrt	476	158	129	83	115	35	236	140	1 372	898
c) falsches Einbiegen	182	91	80	42	26	10	116	55	602	310
d) falsches Überholen	379	133	140	114	76	36	231	128	1 237	623
e) Nichtplatzmachen beim Aus- weichen oder Überholen	91	56	77	80	86	13	76	41	520	138
f) Nichtbeachten d. polizeil. Ver- kehrsregelung	46	28	25	8	14	6	54	19	200	118
g) Unterlassen und Nichtbeacht. d. v. Fahrzeugführern gegebenen Warn-, Halt- u. Fahrtrichtungsz.	43	30	28	39	41	3	55	38	277	107
h) Vorschriftswidriges Fahren an Straßenbahnhaltstellen	13	10	1	1	1	—	14	2	42	24
i) Übermäßige Geschwindigkeit	179	126	125	99	85	28	107	82	831	282
k) Fahrer unter Alkoholeinfluß	52	22	28	16	15	2	44	27	206	100
l) Nichtbeacht. d. Abblendvorschr.	28	12	24	20	18	4	17	23	146	29
m) Sonstige Ursachen	381	70	78	46	56	11	116	42	800	490
2. beim Fahrrad oder Radfahrer	162	78	77	61	49	16	83	72	598	279
3. bei einem anderen Fahrzeug oder dessen Führer	75	41	50	34	30	15	52	37	334	126
4. beim Fußgänger	491	226	172	157	158	69	278	183	1 734	770
5. bei der Straße	203	135	153	136	104	36	162	103	1 032	277
6. Witterungseinflüsse	79	59	70	66	33	20	69	40	436	82
7. andere Ursachen	54	58	44	55	29	13	58	31	342	63
8. Ursachen nicht festgestellt	184	33	56	31	31	7	55	66	463	228

Quelle: Statistische Monatshefte Niedersachsen, Jahrgang 2, Heft 4/5 (1948)