

BEITRÄGE ZUR STATISTIK DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN

HERAUSGEGEBEN VOM STATISTISCHEN LANDESAMT NORDRHEIN-WESTFALEN



Heft 119

Straßenverkehrsunfälle in Nordrhein-Westfalen 1956 - 1958

Düsseldorf 1960

BEITRÄGE ZUR STATISTIK DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN

HERAUSGEGEBEN VOM STATISTISCHEN LANDESAMT NORDRHEIN-WESTFALEN



Heft 119

Straßenverkehrsunfälle in Nordrhein-Westfalen 1956 - 1958

Düsseldorf 1960

Herausgegeben vom Statistischen Landesamt Nordrhein-Westfalen
Düsseldorf, Ludwig-Beck-Straße 23, Fernruf 62 62 21
Nachdruck, auch im Auszug, nur mit Quellenangabe gestattet.

Vorwort

Da das Unfallgeschehen nach wie vor ein ernstes Problem des Straßenverkehrs darstellt, sollen die neueren Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik auch diesmal wieder über einen längeren Zeitraum in einem Sonderheft dargestellt werden. Dieser Überblick über die Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle erscheint auch deshalb zweckmäßig, weil inzwischen die Ergebnisse der Geschwindigkeitsbegrenzung, die am 1.9.1957 eingeführt wurde, sowie Veränderungen in der Struktur der Verkehrsteilnehmer in der Statistik sichtbar geworden sind. Es kommt hinzu, daß 1958 das letzte Jahr ist, in dem noch die Unfälle mit nur Sachschaden mit sämtlichen Merkmalen erfaßt und aufbereitet worden sind. Von 1959 an werden nur noch die Unfälle mit Personenschaden mit allen Merkmalen nachgewiesen.

Die Stellung Nordrhein-Westfalens im Vergleich zum Bundesgebiet und zu den anderen Bundesländern wurde wieder in einem besonderen Abschnitt herausgestellt, wobei auch weiteres Vergleichsmaterial über Straßenlänge u. a. herangezogen wurde.

Das vorliegende Heft wurde in der von Regierungsrat Dr. K.H. Berger geleiteten Abteilung "Handel und Verkehr" von dem Referenten Dr. Herbert Hosse bearbeitet.

Düsseldorf, im Februar 1960

**Statistisches Landesamt
Nordrhein-Westfalen**

E.C. Chandon

Inhalt

	Seite
I. Vorbemerkung	1
II. Erläuterungen	
A. Straßenverkehrsunfälle	2
B. Beteiligte Verkehrsteilnehmer	10
C. Beteiligte Kraftfahrzeug- und Mopedführer	15
D. Unfallursachen	16
E. Unfallopfer	20
F. Vergleich Nordrhein-Westfalen mit den anderen Bundesländern	25
Tabellenteil	
I. Jahresübersichten 1950 - 1958	
1. Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen	30
2. An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer nach Art der Beteiligung	31
3. Fahrberechtigte und unfallbeteiligte Kraftfahrzeuge	32
4. Unfallhäufigkeit von Kraftfahrzeugen	32
II. Jahresübersichten 1953 - 1958	
A. Landesergebnisse	
1. Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen nach Monaten und Ortslage	33
2. Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen nach Unfallart und Ortslage	36
3. Straßenverkehrsunfälle nach Unfallort und Ortslage	37
4. An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer nach Art der Beteiligung	38
5. An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer nach Art der Beteiligung und Ortslage	39
6. Nach Straßenverkehrsunfällen flüchtig gewordene Verkehrsteilnehmer nach Art der Beteiligung	39
7. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen und Umstände	40
8. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen bei Fahrzeugen und ihren Führern nach Verursachern	42
9. Ausgewählte vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen und Umstände bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden	44
10. Verunglückte Personen nach Unfallart und Ortslage	45
11. Verunglückte Personen nach Monaten und Ortslage	46
12. Verunglückte Personen nach Geschlecht und Art der Verkehrsbeteiligung	47
13. Verunglückte Personen nach Art der Verkehrsbeteiligung	48
14. Verunglückte Personen nach Art der Verkehrsbeteiligung und Ortslage	49
B. Kreisergebnisse	
1. Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen	50
2. An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer 1956 - 1958 nach Art der Beteiligung	54
3. Ausgewählte vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen und Umstände 1956 - 1958	58

	Seite
III. Jahresübersichten 1958	
1. Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen nach Wochentagen und Tagesstunden . . .	62
2. Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen nach Unfallort und Ortslage	64
3. Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen nach Unfallart und Ortslage	65
4. An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Kraftfahrzeuge und Mopeds nach der Nationalität	65
5. An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Führer von Kraftfahrzeugen und Mopeds nach Alter, Geschlecht und Unfallfolgen	66
6. Verunglückte Personen nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung	67
IV. Nordrhein-Westfalen im Vergleich zur Bundesrepublik und den Bundesländern	
1. Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen in den Bundesländern und der Bundesrepublik 1950 - 1958	68
2. Anteil Nordrhein-Westfalens am Unfallgeschehen in der Bundesrepublik 1953-1958	71
3. Anteil Nordrhein-Westfalens an der Bevölkerung, Fläche, Länge der Straßen und den fahrberechtigten Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik	72
Graphische Darstellungen	
1. Bestand an fahrberechtigten Kraftfahrzeugen 1950 - 1958	73
2. Länge der Straßen am 31.3.1956	73
3. Straßenverkehrsunfälle nach Schadensart 1950 - 1958	74
4. An Unfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer 1950 - 1958	74
Anhang	
Statistisches Meldeblatt eines Straßenverkehrsunfalles	75

I. Vorbemerkung

Ein Straßenverkehrsunfall im Sinne der Straßenverkehrsunfallstatistik liegt vor, wenn infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen Personen verletzt oder getötet oder Sachschäden verursacht worden sind. Der Unfall muß also grundsätzlich mit dem Fahrverkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen zusammenhängen; Straßenverkehrsunfälle, an denen nur Fußgänger beteiligt sind oder die sich auf privatem Gelände ereignen, werden also nicht gezählt. Mit der statistischen Erhebung der meldepflichtigen Straßenverkehrsunfälle ist die Polizei beauftragt. Diese sendet die Unfallmeldeblätter (vom 1.10.1959 an: Kopien der Meldung zum Verkehrsunfall, der Übertretungsanzeige oder der Unfallanzeige) gesammelt regelmäßig über die Kreispolizeibehörde an das Statistische Landesamt, wo sie aufbereitet und ausgewertet werden.

Die Straßenverkehrsunfallstatistik wird in Nordrhein-Westfalen seit 1947 geführt. Entsprechend den gewonnenen Erkenntnissen sind die Erfassungs- und Auswertungsmethoden im Laufe dieser Jahre geändert worden. Einige Hauptmerkmale sind über alle Jahre hinweg vergleichbar geblieben. Dazu gehören:

A. Unfälle

- a) Unfälle mit Personen- und Sachschaden
- b) mit nur Sachschaden
- Unfälle auf einer Straßenkreuzung
- Unfälle mit Beteiligung von Kraftfahrzeugen
- Unfälle infolge Zusammenstoß von fahrenden Fahrzeugen.

B. Am Unfall beteiligte Verkehrsteilnehmer.

C. Beim Unfall verunglückte Personen (getötete und verletzte Personen zusammen).

Bei den anderen seit 1.1.1953 bestehenden Merkmalen handelt es sich entweder um neu hinzugekommene oder schon vorher vorhandene, aber gegenüber den Vorjahren in ihrem Inhalt veränderte Merkmale.

Die wesentlichen Änderungen und Erweiterungen betreffen:

- a) die Erfassung der getöteten Personen. Während bis zum 31.12.1952 alle diejenigen Personen als bei einem Straßenverkehrsunfall getötet angegeben wurden, die bis zur Ausfertigung des Unfall-Meldeblattes gestorben waren (allenfalls bis zu 8 Tagen nach dem Unfall), werden vom 1.1.1953 an alle diejenigen Personen als getötet ge-

zählt, die innerhalb 30 Tagen an den Unfallfolgen gestorben sind,

- b) die Unterscheidung der verletzten Personen nach solchen, die stationärer Behandlung zugeführt werden mußten, und sonstigen Verletzten,
- c) stärkere Unterteilung der getöteten und verletzten Personen nach Altersklassen und Art der Verkehrsbeteiligung,
- d) Unterteilung der Unfälle mit Sachschaden unter und über 200 DM,
- e) den Ursachenkatalog auf dem Meldeblatt, der von 28 auf 57 Ursachen erweitert wurde, wobei von 1953 an auch die Verursacher nachgewiesen wurden. Hierbei erfolgte teilweise auch eine durch rechtliche und administrative Maßnahmen bedingte Änderung des Begriffsinhalts einzelner Ursachen, wie z. B. "Nichtbeachten der Vorfahrt" und "Übermäßige Geschwindigkeit".

1957 wurden im Ursachenkatalog einige Ursachenbezeichnungen geändert. Im Abschnitt "Ursachen beim Fußgänger" wurden die Positionen "Überschreiten der Fahrbahn, Gehen oder Stehen auf der Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten" und "Nichtbenutzung des Fußgängerüberweges" neu untergliedert. Abgesehen von diesen Fußgängerursachen liegt von 1953 an ein in allen Merkmalen vergleichbares Material vor.

Einige häufiger vorkommende Begriffe seien noch erläutert:

Die Unfälle werden nach ihrer jeweils schwersten Folge bezeichnet:

Unfälle mit Personenschaden umfassen sowohl Unfälle mit nur Personenschaden als auch Unfälle mit Personen- und Sachschaden.

Unfälle mit Getöteten: Bei Unfällen mit dieser Bezeichnung können auch verletzte Personen oder bzw. und Sachschaden vorhanden sein.

Unfälle mit Schwerverletzten sind solche ohne getötete Personen aber ggf. auch mit Leichtverletzten oder (und) Sachschaden.

Unfälle mit Leichtverletzten weisen z. T. auch Sachschaden, jedoch keine Getöteten und Schwerverletzten auf.

Alle Angaben beziehen sich, soweit nicht anders vermerkt, auf Nordrhein-Westfalen.

II. Erläuterungen

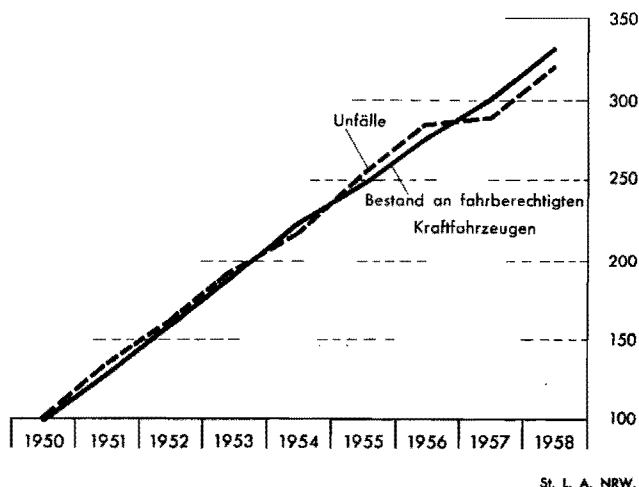
A. Straßenverkehrsunfälle

1. Entwicklung der Unfälle

Die Straßenverkehrsunfälle stiegen in Nordrhein-Westfalen von 68 000 (1950) auf 216 000 (1958). Das bedeutet eine Zunahme von 220 vH, also auf mehr als das Dreifache. Die Zunahme der Unfälle ist eine Folge der steigenden Motorisierung. Der Bestand an fahrberechtigten Kraftfahrzeugen hat sich im gleichen Zeitraum von rund 472 000 auf 1 561 000, also um 231 vH erhöht. Die fast gleichartige Zunahme von Unfällen und Kfz-Bestand läßt darauf schließen, daß zwischen diesen Erscheinungen ein enger Zusammenhang besteht. Auf dem Schaubild ist dieser enge Zusammenhang deutlich zu erkennen. Geringe unterschiedliche Schwankungen beider Kurven sind allerdings nicht zu übersehen. Hierauf soll im Abschnitt "An Unfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer" näher eingegangen werden.

Straßenverkehrsunfälle und Bestand
an fahrberechtigten Kraftfahrzeugen
1950 - 1958

1950 = 100



St. L. A. NRW.

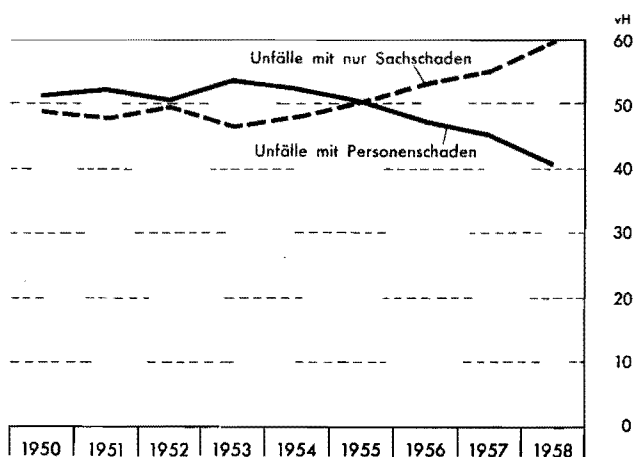
2. Unfälle nach ihren Folgen

Die Unfälle lassen sich in zwei große Gruppen einteilen:

Unfälle mit Personenschaden und
" " nur Sachschaden.

Unfälle mit Personenschaden sind solche, bei denen auf jeden Fall ein Personenschaden registriert wurde; Sachschaden braucht dabei nicht

Anteil der Unfälle mit Personenschaden
und mit nur Sachschaden an sämtlichen Unfällen
1950 - 1958



St. L. A. NRW.

eingetreten zu sein, liegt aber in den meisten Fällen doch vor. Unfälle mit nur Sachschaden sind solche ohne Personenschaden. Beide Unfallfolgen zeigen im Laufe des Beobachtungszeitraumes eine bemerkenswerte Entwicklung, die sich am deutlichsten an ihren Anteilen an sämtlichen Unfällen verfolgen läßt.

Jahr	Anteil der Unfälle mit	
	Personenschaden	nur Sachschaden
	an sämtlichen Unfällen in vH	
1950	51,2	48,8
1951	52,2	47,8
1952	50,6	49,4
1953	53,5	46,5
1954	52,2	47,8
1955	50,0	50,0
1956	47,0	53,0
1957	45,0	55,0
1958	40,4	59,6

Auf der Tabelle (und dem Schaubild auf Seite 2) ist eine ungleichmäßige Entwicklung klar zu erkennen. Dies deutet darauf hin, daß verschiedene Einflüsse die Entwicklung der Unfälle beeinflussen haben. 1953 ist ein Maximum für die Unfälle mit Personenschaden zu beobachten. Nach den heutigen Erkenntnissen ist mit Sicherheit anzunehmen, daß die Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung im Januar 1953 dabei eine Rolle gespielt hat. Von 1953 an wird der Anteil der schweren Unfälle (Unfälle mit Personenschaden) ständig geringer; in den letzten Jahren vergrößert

sich der Abstand zunehmend. Auch für diese Entwicklung lassen sich Gründe finden.

- a) Der Kraftfahrzeugbestand hat sich von 1950 bis 1958 mehr als verdreifacht, wobei die Länge der Straßen nur unbedeutend zugenommen hat und der verkehrsgerechte Ausbau vieler Straßen sich zwar günstig, aber doch noch nicht entscheidend ausgewirkt hat. Die Kraftfahrzeugdichte dürfte jedenfalls im gleichen Ausmaß wie der Kraftfahrzeugbestand zugenommen haben. Mit steigender Kraftfahrzeugdichte steigt zwar auch die Zahl der Unfälle, aber die Zahl der schweren Unfälle wird - auf längere Sicht gesehen - schwächer zunehmen als die Zahl der leichten Unfälle. Das hängt damit zusammen, daß bei zunehmender Verkehrsdichte die gegenseitige Behinderung der Fahrzeuge wächst, der Verkehrsfluß wird immer stärker gehemmt, die Geschwindigkeiten werden immer stärker gedrosselt und der Unfalltyp "Auffahren eines Fahrzeuges auf ein anderes", der überwiegend nur Blechschaden zur Folge hat, löst die schwereren Unfalltypen, die vornehmlich durch höhere Geschwindigkeiten auf freien Strecken entstehen, ab. Es hat den Anschein, als ob diese Entwicklung bereits 1952 eingesetzt hat, 1953 unterbrochen worden ist und sich von 1955 an verstärkt fortgesetzt hat.
- b) Im Laufe der letzten Jahre hat sich die Struktur des Kraftfahrzeugbestandes entscheidend verändert (vgl. Schaubild auf Seite 73). 1953 erreichte der Anteil der Krafträder mit 45,1 vH seinen höchsten Anteil an sämtlichen Kraftfahrzeugen; 1958 betrug der Anteil der Krafträder am Gesamtbestand der Kraftfahrzeuge nur noch 28,5 vH, der der Pkw bereits 53,1 vH (1953 dagegen 31,6 vH).

Stand am 1. Juli	Anteil der		
	Krafträder	Personen- kraftwagen	Lastkraftwagen
	an sämtlichen Kraftfahrzeugen in vH		
1950	42,0	28,4	23,7
1951	43,4	29,9	20,7
1952	44,8	30,7	18,1
1953	45,1	31,6	16,5
1954	44,1	34,4	14,8
1955	41,7	37,6	13,5
1956	37,4	42,7	12,7
1957	32,7	48,1	11,8
1958	28,5	53,1	11,1
(1959)	(23,3)	(59,5)	(10,0)

Die absolute Zahl der Krafträder ging von 1955 an zurück. Nun weiß man, daß sehr viele Verunglückte Fahrer oder Mitfahrer von Krafträdern waren, sie somit einen großen Teil der Unfälle mit Personenschaden ausmachten.

Geht der Anteil der Krafträder zurück, so ist anzunehmen, daß auch die schweren Unfälle anteilmäßig abnehmen. Auch hierauf wird in den nächsten Abschnitten näher einzugehen sein.

- c) Selbstverständlich haben noch weitere Faktoren die Entwicklung des Unfallgeschehens im günstigen Sinne beeinflußt, wie z. B. stärkere Gewöhnung der Verkehrsteilnehmer an den Verkehr, verstärkter Einsatz der Polizei bei der Verkehrsüberwachung, Anbringen von Verkehrssicherungsanlagen (Ampeln usw.).
- d) Maßgeblich dürfte jedoch auch von 1957 an die Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung (am 1.9.1957) auf die Entwicklung des Unfallgeschehens eingewirkt haben. Der Einfluß dieser Maßnahme läßt sich allerdings an der zahlenmäßigen Entwicklung der Unfall- opfer besser verfolgen als an den beiden verhältnismäßig groben Gruppender Unfallfolgen. Auch hiervon wird noch später die Rede sein.

Diese relativ günstige Entwicklung des Unfallgeschehens ist umso bemerkenswerter, weil in den letzten Jahren damit gerechnet werden mußte, daß die Unfälle mit nur Sachschaden, insbesondere die sogenannten Bagatellunfälle, vermutlich nicht mehr so vollständig erfaßt worden sind, wie das in früheren Jahren der Fall gewesen sein dürfte. Daraus kann der unfallaufnehmenden Polizei kein Vorwurf gemacht werden, da es dieser angesichts der beträchtlich gestiegenen Verkehrsdichte nicht zugemutet werden kann, nun jeden Unfall, der nur einen geringen Sachschaden zur Folge hatte, bei dem die Schuldfrage unklar war und bei dem kein grober Verstoß gegen die Verkehrsregeln vorlag, polizeilich aufzunehmen, zumal in zunehmendem Maße darauf geachtet werden mußte, daß der Verkehrsfluß nicht zu sehr ins Stockengeriet. Die Versicherungsgesellschaften haben sich ebenfalls auf diese Tatsache eingestellt.

Für die Beobachtung des Unfallgeschehens bedeutet dies, daß sich das Unfallgeschehen in Wirklichkeit - statistisch gesehen - sehr wahrscheinlich noch günstiger entwickelt hat, als es die Unfallstatistik ausweist. Denn, wenn in Wirklichkeit mehr Bagatellunfälle geschehen, als in der Unfallstatistik nachgewiesen wird, müßte das Verhältnis der schweren zu den leichten Unfällen im Laufe der letzten Jahre noch günstiger aussehen, als es bisher der Fall ist.

Von 1953 an lassen sich die Unfallfolgen in einer noch etwas tiefer gegliederten Form nachweisen. Aus der Tabelle I, 1 "Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen" läßt sich ersehen, daß die Unfälle mit Getöteten, Schwer- und Leichtverletzten anteilmäßig immer stärker abnehmen, zugunsten der sogenannten Bagatellunfälle (Unfälle mit nur Sachschaden unter 200 DM). Die Unfälle mit nur Sachschaden von mehr als 200 DM steigen nicht

ganz so eindeutig an. 1958 betrugen die Anteile an sämtlichen Unfällen bei den

Unfällen mit Getöteten	1,6 vH
" " Schwerverletzten	15,7 vH
" " Leichtverletzten	23,1 vH
" " Personenschaden	40,4 vH
" " nur Sachschaden von mehr als 200 DM	18,4 vH
" " nur Sachschaden unter 200 DM	41,2 vH
" " nur Sachschaden	59,6 vH

Über 40 vH der gemeldeten Unfälle stellen die sogenannten Bagatellunfälle dar; ihr Anteil ist außerordentlich hoch. Diese Gruppe der Unfälle hat auch von 1953 auf 1958 den stärksten absoluten Anstieg (+ 124 vH) und die stärkste anteilmäßige Zunahme (von 30,6 vH auf 41,2 vH 1958) aufzuweisen.

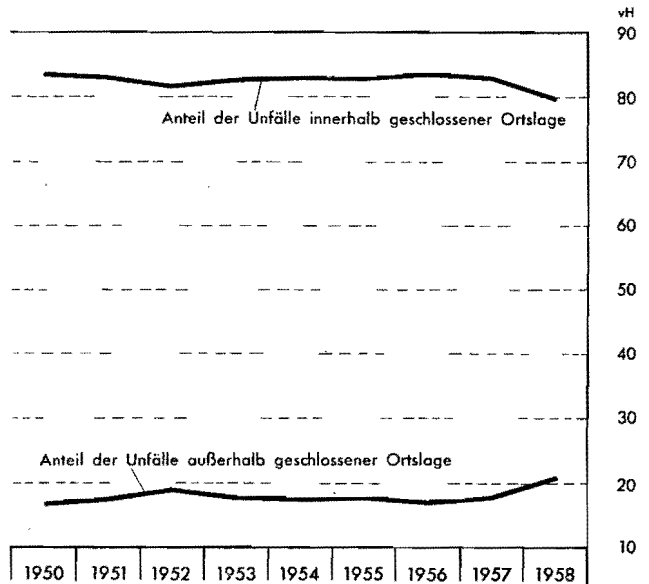
3. Unfälle nach Ortslage

Außer einer regionalen Unterteilung (kreisfreie Städte und Landkreise) werden die Unfälle noch danach unterschieden, ob sie sich innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortslage ereignet haben. Entscheidendes Kriterium waren bis 1952 die (gelben) Ortstafeln für die Ortsteile, von 1953 bis 1957 die Art der Bauweise (geschlossen oder nicht geschlossen) und von 1958 an wieder die Ortstafeln. Um aber den Kraftfahrern in Hinblick auf die Geschwindigkeitsbegrenzung nichts Unverständliches zuzumuten, sollen die Ortstafeln nicht mehr an der Grenze der Gemeinde aufgestellt werden, sondern am Beginn der geschlossenen Bauweise, von wo aus auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung gerechtfertigt erscheint.

Dieser Wechsel in der Begriffsbestimmung der Ortslage hat die statistischen Reihen wahrscheinlich etwas gestört, wie man aus nachstehender Übersicht entnehmen könnte.

Bis 1952 ist eine deutliche stetige Verschiebung nach den Unfällen außerhalb geschlossener Ortslage hin zu beobachten. 1953 erhöht sich der Anteil der Unfälle innerhalb geschlossener Ortslage wieder und bleibt bis 1957 etwa auf der gleichen Höhe. 1958 nimmt der Anteil der Unfälle außerhalb geschlossener Ortslage wieder stärker zu. Es ist aber zu vermuten, daß neben dem Wechsel der Begriffsbestimmung auch behördliche Maßnahmen die Anteile in den beiden Ortslagen beeinflusst haben. Im Januar 1953 hat die Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung sehr wahrscheinlich das Unfallgeschehen innerhalb geschlossener Ortslage ungünstig beeinflusst; die Wiedereinführung dieser Maßnahme im September 1957 wirkte sich dagegen wieder günstig in dieser Ortslage aus. Es muß angenommen werden, daß beide Faktoren die Entwicklung beider Unfallfolgen beeinflusst haben.

Straßenverkehrsunfälle nach Ortslage
1950 - 1958



St. L. A. NRW.

Jahr	Anteil der Unfälle	
	innerhalb	außerhalb
	geschlossener Ortslage in vH sämtlicher Unfälle	
1950	83,4	16,6
1951	82,9	17,1
1952	81,5	18,5
1953	82,5	17,5
1954	82,7	17,3
1955	82,5	17,5
1956	83,3	16,7
1957	82,6	17,4
1958	79,6	20,4

Das Verhältnis von schweren zu leichten Unfällen ist in beiden Ortslagen sehr unterschiedlich. 1958 entfielen (in vH)

	innerhalb geschlossener Ortslage	außerhalb geschlossener Ortslage
auf Unfälle		
mit Getöteten	1,0	3,6
" Schwerverletzten	14,1	22,4
" Leichtverletzten	23,3	22,2
Personenschaden zusammen	38,4	48,2
mit nur Sachschaden von		
mehr als 200 DM	16,4	26,2
" " " unter 200 "	45,2	25,6
Zusammen	61,6	51,8
Sämtliche Unfälle (vH)	100	100
" " (Zahl)	172 281	44 196

Die Unfälle innerhalb geschlossener Ortslage sind im Durchschnitt leichter Art; allein auf die sogenannten Bagatellunfälle entfällt innerhalb geschlossener Ortslage ein Anteil von 45,2 vH, außerhalb geschlossener Ortslage dagegen 25,6 vH. Der Anteil der Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten ist außerhalb geschlossener Ortslagewesentlich höher als innerhalb geschlossener Ortslage. Nun muß damit gerechnet werden, daß die sogenannten Bagatellunfälle innerhalb geschlossener Ortslage leichter und eher erfaßt werden können als außerhalb geschlossener Ortslage. Das würde bedeuten, daß die Verhältniszahlen außerhalb geschlossener Ortslage etwas zu ungünstig dastehen. Aber selbst wenn man von dieser "Dunkelziffer" absieht, ergeben sich eindeutig ungünstigere Werte für die Unfälle außerhalb geschlossener Ortslage.

Unfälle 1958			
	innerhalb geschlossener Ortslage	außerhalb geschlossener Ortslage	
mit Schwerverunglückten (Anzahl).	26 024	11 465	
davon			
mit Getöteten (vH)	6,9	13,8	
" Schwerverletzten (vH)	93,1	86,2	

Man darf annehmen, daß Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten in beiden Ortslagen faktisch vollständig erfaßt werden. Faßt man diese Unfallfolgen zu Unfällen mit Schwerverunglückten zusammen und berechnet dann die Anteile der Unfälle mit Getöteten und der mit Schwerverletzten, so ergibt sich bei einer Gegenüberstellung beider Ortslagen, daß der Anteil der Unfälle mit Getöteten außerhalb geschlossener Ortslage (13,8 vH) wesentlich höher ist als innerhalb geschlossener Ortslage (6,9 vH). Daß die Unfälle außerhalb geschlossener Ortslage schwererer Natur sind, ergibt sich auch dann, wenn man die Unfallopfer zu den Unfällen in Beziehung setzt.

Verunglückte Personen	Auf 100 Unfälle			
	mit Getöteten		mit Schwerverletzten	
	entfallen 1958			
	innerhalb	außerhalb	innerhalb	außerhalb
	geschlossener Ortslage	geschlossener Ortslage	geschlossener Ortslage	geschlossener Ortslage
Getötete . . .	103	109	-	-
Schwerverletzte	19	44	111	127
Leichtverletzte	17	25	18	26

Die Struktur der Unfälle hat sich auch im Laufe der Jahre in beiden Ortslagen verschieden stark verschoben.

Innerhalb geschlossener Ortslage ist der Anteil der Unfälle mit Personenschaden von 1953 auf 1958 schneller gesunken als außerhalb geschlossener Ortslage, besonders von 1957 auf 1958. Hieraus ist zu entnehmen, daß nicht nur der Wechsel in der Begriffsbestimmung der Ortslage - wie bereits oben angedeutet wurde -, sondern auch die Maßnahme der Geschwindigkeitsbe-

grenzung, die sich bekanntlich nur auf die geschlossene Ortslage erstreckte, in starkem Maße wirksam gewesen ist.

Jahr	Anteil der Unfälle			
	innerhalb geschlossener Ortslage		außerhalb geschlossener Ortslage	
	mit Personenschaden	mit nur Sachschaden	mit Personenschaden	mit nur Sachschaden
	vH			
1953	52,5	47,5	58,2	41,8
1954	51,0	49,0	58,1	41,9
1955	49,0	51,0	54,8	45,2
1956	45,8	54,2	53,1	46,9
1957	43,5	56,5	52,1	47,9
1958	38,4	61,6	48,2	51,8

4. Unfälle nach Straßenklasse

Von den 216 500 Unfällen im Jahre 1958 ereigneten sich

auf Bundesautobahnen	2,4 vH
" Bundesstraßen	30,1 vH
" Landstraßen I. Ordnung	20,2 vH
" " II. Ordnung	5,6 vH
" anderen Straßen	41,7 vH

Der Großteil des Unfallgeschehens spielte sich also auf den nicht klassifizierten Straßen (rund 42 vH) ab. Die vor kurzem abgeschlossene Zählung der Gemeindestraßen mit dem Stand vom 31.3.1956 ermöglicht es, die Unfälle auf die Straßenlänge zu beziehen. 1958 entfielen auf 1 km

Bundesautobahn	13,5 Unfälle
Bundesstraße	15,0 "
Landstraße I. Ordnung	4,0 "
" " II. Ordnung	1,9 "
Übrige Straßen	1,9 "
Sämtliche Straßen	3,1 "

Diese Relativzahlen sagen kaum etwas über die Gefährlichkeit der verschiedenen Straßenklassen aus, sondern nur dies, daß auf den Straßen mit einer hohen Unfalldichte auch vermutlich eine hohe Verkehrsdichte herrscht. Die Unfalldichte ist in erster Linie von der Verkehrsdichte abhängig.

Die Gefährlichkeit der Unfälle auf den einzelnen Straßenarten läßt sich schon eher ermitteln, wenn man die Unfälle nach ihren Folgen bei den einzelnen Straßenklassen untersucht. Um die Vergleichbarkeit mit den Bundesautobahnen soweit wie möglich herzustellen, wurden von den anderen Straßen nur die Unfälle außerhalb geschlossener Ortslage herangezogen.

Hier zeigt sich überraschenderweise, daß die Unfälle auf den Bundesautobahnen die niedrigste Quote der Unfälle mit Getöteten (1,7 vH) und

Unfälle nach Unfallfolgen und Straßenklassen
außerhalb geschlossener Ortslage 1958

Straßenklasse	Unfälle				
	zusammen	davon			
		mit Getö- teten	mit Ver- letzten	mit nur Sachschaden	
				von mehr als 200 DM	unter 200 DM
				Anzahl	vH
Bundesautobahnen . . .	5 151	1,7	30,8	39,6	27,9
Bundesstraßen	16 378	4,0	42,2	28,5	25,3
Landstraßen I. Ordnung	14 243	4,1	49,0	23,4	23,5
" II. "	3 440	3,5	50,9	20,4	25,2
Übrige Straßen	4 984	3,0	50,0	16,3	30,7
Sämtliche Straßen . . .	44 196	3,6	44,6	26,2	25,6

Verletzten (30,8 vH) aufweisen. Das dürfte in erster Linie damit zusammenhängen, daß auf den Bundesautobahnen die meist schwerer verlaufenden Unfälle zwischen Kraftfahrzeugen und Fußgängern, Rad- und Mopedfahrern gänzlich fehlen. Weiterhin kann vermutet werden, daß die Unfälle, besonders die mit nur Sachschaden unter 200 DM, auf den Bundesautobahnen vollständiger erfaßt werden als auf den anderen Straßen. Der höhere Anteil der Unfälle mit nur Sachschaden auf den Bundesautobahnen läßt darauf schließen, Dann muß natürlich der Anteil der schweren Unfälle (mit Getöteten und Verletzten) geringer sein als bei den anderen Straßen, auf denen die sogenannten Bagatellunfälle offenbar nicht mehr in vollem Umfang erfaßt werden. Aber dieser Umstand reicht nicht, um die geringeren Quoten der schweren Unfälle auf den Bundesautobahnen zu erklären.

Eliminiert man die Unfälle mit nur Sachschaden und drückt die Anteile der Unfälle mit Getöteten und Verletzten in vH von sämtlichen Unfällen mit Personenschaden für alle Straßenklassen außerhalb geschlossener Ortslage aus, so zeigt sich, daß auch hier die Bundesautobahnen relativ am besten abschneiden.

Unfälle mit Personenschaden außerhalb geschlossener Ortslage 1958
nach Straßenklassen

Straßenklasse	Unfälle		
	zusammen	davon mit	
		Getöteten	Verletzten
Anzahl	vH		
Bundesautobahnen	1 676	5,3	94,7
Bundesstraßen	7 552	8,6	91,4
Landstraßen I. Ordnung	7 555	7,7	92,3
" II. "	1 872	6,4	93,6
Übrige Straßen	2 640	5,6	94,4
Sämtliche Straßen . . .	21 295	7,4	92,6

Schon aus diesen Werten ist zu entnehmen, daß die Unfälle auf Bundesautobahnen besonderer Art sind und einer eingehenden Untersuchung bedürfen.

5. Unfälle nach ihrer Art

Dieses Unfallmerkmal hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen, weil sich eine Verschiebung in der Unfallstruktur hier deutlich ablesen läßt.

Zunächst seien die Unfallarten an den Jahreszahlen von 1958 analysiert.

Unfälle 1958 nach ihrer Art

Unfallart	Unfälle			
	insgesamt	davon		
		innerhalb geschlossener Ortslage	außerhalb	
			Ortslage	
	Anzahl	vH		
Zusammenstöße zwischen fahrenden Fahrzeugen	87 670	40,5	83,4	16,6
Auffahren eines Fahrzeuges				
a) auf ein voranfahrendes Fahrzeug	21 963	10,2	74,7	25,3
b) " ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug	26 659	12,3	83,1	16,9
c) " ein parkendes Fahrzeug	15 564	7,2	94,0	6,0
d) " einen anderen Gegenstand	21 476	9,9	56,5	43,5
Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	19 775	9,1	86,9	13,1
Andere Unfälle	23 370	10,8	71,3	28,7
Zusammen	216 477	100	79,6	20,4

Anteilmäßig sind die Zusammenstöße zwischen fahrenden Fahrzeugen (40,5 vH) am häufigsten. Die anderen Unfallarten sind ziemlich gleichmäßig vertreten. Das Bild ändert sich aber in den verschiedenen Ortslagen. Typische Unfallarten innerhalb geschlossener Ortslage sind "Auffahren auf ein parkendes Fahrzeug" und "Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger", außerhalb geschlossener Ortslage "Auffahren auf einen anderen Gegenstand auf oder neben der Fahrbahn" und daneben "Auffahren auf ein voranfahrendes Fahrzeug" sowie die nicht näher bezeichneten Unfallarten.

Eine Übersicht der Unfallarten nach Unfallfolgen zeigt, welche Unfallarten als besonders gefährlich anzusehen sind.

Den höchsten Anteil an Unfällen mit Personenschaden haben verständlicherweise die Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger (93,8 vH) aufzuweisen. Beachtlich hohe Anteile finden sich aber auch bei den "Anderen Unfällen", die nicht näher bezeichnet werden. Es handelt sich hier

Unfälle 1958 nach Arten und Folgen

Art des Unfalles	Unfälle mit		Bei 100 Unfällen mit Personenschaden wurden		
	Per-sonen-schaden	nur Sach-schaden	ge-tötet	schwer-ver-letzt	leicht-ver-letzt
	vH	vH	Anzahl		
Zusammenstöße zwischen fahrenden Fahrzeugen	37,4	62,6	3,3	43,9	86,3
Auffahren eines Fahrzeuges					
a) auf ein voranfahrendes Fahrzeug	24,3	75,7	2,0	38,9	86,1
b) " ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug	15,0	85,0	2,5	36,8	87,8
c) " ein parkendes Fahrzeug	12,5	87,5	3,2	43,1	70,9
d) " einen anderen Gegenstand	42,8	57,2	7,3	63,8	71,0
Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	93,8	6,2	6,1	48,7	63,0
Andere Unfälle	66,8	33,2	2,7	42,7	77,6
Zusammen	40,4	59,6	4,1	46,2	77,9

meist um Zusammenstöße zwischen Fahrrad bzw. Moped und Fußgänger oder um Unfälle - meist von Zweiradfahrzeugen - auf Grund eines Sturzes auf glatter Fahrbahn u. ä. Gefährlich ist auch die Unfallart "Auffahren eines Fahrzeuges auf einen anderen Gegenstand". Hierzu gehören z. B. Unfälle, bei denen überhöhte Geschwindigkeit eine Rolle spielte und die infolge der hohen Aufprallwucht zu Personenschaden führten. Diese Unfallart schneidet auch, was die Tödlichkeit betrifft, am schlechtesten von allen Unfallarten

Unfälle 1954 nach Arten und Straßenklasse

Art des Unfalles	Unfälle auf					
	Bun-des-auto-bahnen	Bun-des-strassen	Land-strassen I. O.	Land-strassen II. O.	sonst. Strassen	sämtlichen Strassen
	vH					
Zusammenstöße zwischen fahrenden Fahrzeugen	14,3	41,3	39,7	39,4	45,7	41,8
Auffahren eines Fahrzeuges						
a) auf ein voranfahrendes Fahrzeug	21,2	11,8	9,9	8,5	5,5	9,1
b) " ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug .	15,5	12,6	7,4	7,6	8,3	9,7
c) " ein parkendes Fahrzeug	2,3	3,5	3,5	5,3	8,6	5,4
d) " einen anderen Gegenstand	21,8	9,0	12,2	10,7	6,5	9,2
Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger .	1,3	10,4	14,2	13,8	13,0	12,2
Unfälle anderer Art . . .	23,6	11,4	13,1	14,7	12,4	12,6
Zusammen	100	100	100	100	100	100

ab. Auf 100 Unfälle mit Personenschaden kamen auf diese Unfallart 7,3 Tote und 142 verunglückte Personen; das sind Zahlen, die von den anderen Unfallarten nicht erreicht wurden.

Wissenswert erscheint noch, ob für bestimmte Straßenklassen typische Unfallarten zu beobachten sind. Diese Frage läßt sich vollständig leider nur mit Zahlen aus dem Jahre 1954 beantworten, die aber nachweislich in etwa auch für die späteren Jahre gelten.

Aus dieser Übersicht ergibt sich klar, daß die Unfallstruktur der Bundesautobahnen grundsätzlich verschieden ist von der der anderen Straßen. Zusammenstöße zwischen fahrenden Fahrzeugen sind auf Bundesautobahnen (14,3 vH) relativ selten im Vergleich zu den anderen Straßen (40 - 46 vH), das gleiche gilt für "Unfälle zwischen Kraftfahrzeugen und Fußgängern" und "Auffahren auf ein parkendes Fahrzeug". Das relativ geringere Auftreten dieser Unfallarten auf Bundesautobahnen ergibt sich zwangsläufig aus ihrer Bauweise, die grundsätzlich keinen Gegenverkehr und keinen Fußgängerverkehr kennen und auf denen Parkverbot herrscht.

Die anderen Unfallarten sind natürlich auf den Bundesautobahnen prozentual stärker vertreten. Am höchsten ist der Anteil bei den "Unfällen anderer Art", bei denen es sich um Unfälle durch Schleudern, Überschlagen, technische Mängel u. ä. handelt. Bei den Bundes- und Landstraßen ist die Verteilung der Unfallarten ziemlich gleichmäßig, ausgenommen vielleicht die Unfallart "Auffahren auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug", die bei Bundesstraßen, ähnlich wie bei den Bundesautobahnen, stärker vertreten ist. Bei den "sonstigen Straßen", die überwiegend Gemeindestraßen sind, stehen die Zusammenstöße zwischen fahrenden Fahrzeugen - 45,7 vH aller Unfälle - im Vordergrund. Auffahren auf ein parkendes Fahrzeug ist natürlich auf Gemeindestraßen häufiger anzutreffen als auf den klassifizierten Straßen.

Bei diesen Übersichten zeigt sich, daß die Unfallarten "Auffahren eines Fahrzeuges auf ein parkendes Fahrzeug" und "Auffahren eines Fahrzeuges auf einen Gegenstand auf oder neben der Fahrbahn" nicht, wie das in den letzten Jahren aus Vereinfachungsgründen manchmal geschehen ist, zusammengefaßt werden dürfen. Es handelt sich um Unfallarten, die ihrem Entstehen nach grundverschieden sind.

6. Unfälle nach den Besonderheiten der Straße

a) Unfälle auf Straßenkreuzungen oder -einemündungen

Die Unfälle auf Straßenkreuzungen oder -einemündungen werden von vielen Verkehrssachverständigen nicht mit Unrecht als der wichtigste Ansatzpunkt für die Unfallbekämpfung angesehen; denn auf solchen Plätzen ballt sich

der Verkehr, und die Unfälle konzentrieren sich hier auf eine relativ kleine Fläche, die sich oft genug als Schwerpunkt herausstellt. In der Tat ist der Anteil der Unfälle auf Straßenkreuzungen beachtlich. Mehr als 1/3 der erfaßten Unfälle entfallen auf solche auf Straßenkreuzungen.

Anteil der Unfälle auf Straßenkreuzungen oder -einmündungen an sämtlichen Unfällen 1953-1958

Jahr	Unfälle auf Straßenkreuzungen oder -einmündungen		
	davon		
	insgesamt	von gleichberechtigten Straßen	mit bevorrechtigten Straßen
		vH	
1953	32,4	7,9	24,5
1954	32,1	7,1	25,0
1955	33,9	7,3	26,6
1956	36,9	7,7	29,2
1957	37,1	.	.
1958	38,3	.	.

Ihr Anteil blieb 1953 und 1954 etwa gleich hoch (32 vH), erhöhte sich aber von 1955 an ständig bis 1958 auf 38 vH.

Von 1953 bis 1956 können die Unfälle auf Straßenkreuzungen oder -einmündungen noch nach Kreuzungen von gleichberechtigten Straßen und nach solchen mit einer bevorrechtigten Straße getrennt nachgewiesen werden. Der Anteil der letzteren (an sämtlichen Unfällen) liegt wesentlich höher (1956: 29,2 vH) und ist auch schneller als der Anteil der Unfälle auf Kreuzungen von gleichberechtigten Straßen (1956: 7,7 vH) gestiegen. Das unterschiedliche Tempo der Zunahme läßt vermuten, daß die Neuregelung des Verkehrsrechtes, die am 1.10.1953 in Kraft trat und sich auf Kreuzungen mit gleichberechtigten Straßen¹⁾ bezog, sich zu mindest nicht ungünstig ausgewirkt hat.

Die hohen Anteile der Unfälle auf einer Kreuzung mit einer bevorrechtigten Straße und der Unfälle mit der Ursache "Nichtbeachten der Vorfahrt" (1958: rund 15 vH aller Ursachen beim Fahrzeugführer und rund 15 vH aller Unfälle) läßt darauf schließen, daß das verkehrsgerechte Verhalten der Verkehrsteilnehmer an einer Straßenkreuzung oder -einmündung mit einer bevorrechtigten Straße noch problematisch ist.

b) Unfälle auf schienengleichen Wegübergängen

Der Anteil der Unfälle auf schienengleichen Wegübergängen an sämtlichen Unfällen ist mit

1) Nach der alten Regelung waren auch von links kommende Kraftfahrzeuge und durch Maschinenkraft angetriebene Schienenfahrzeuge vor allen anderen Fahrzeugen zur Vorfahrt an Kreuzungen gleichberechtigter Straßen berechtigt. Nach der neuen Fassung mit Wirkung vom 1.10.1953 ist bei gleichberechtigten Straßen jedes von rechts kommende Fahrzeug bevorzugt.

0,4 vH (903 Unfälle von 216 500) zwar recht gering; wenn sie aber trotzdem immer wieder im Blickpunkt der Öffentlichkeit stehen, dann ist das darauf zurückzuführen, weil sie ein beliebtes Thema für die Presse sind. Es lohnt sich deshalb, sie kurz zu behandeln.

Jahr	Unfälle auf schienengleichen Wegübergängen		Von der Eisenbahn ¹⁾ verursachte Unfälle	
	Anzahl	in vH sämtlicher Unfälle	Anzahl	in vH der Unfälle auf Wegübergängen
1953	930	0,7	54	5,8
1954	1 025	0,7	55	5,4
1955	1 104	0,6	54	4,9
1956	1 265	0,7	57	4,5
1957	1 013	0,5	52	5,1
1958	903	0,4	40	4,4

1) "Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranken" u. "Mangelhafte Beschaffenheit der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen".

Der Anteil der Unfälle an Bahnübergängen ist von 1957 an absolut und relativ zurückgegangen. Das gleiche gilt für die Unfälle auf Bahnübergängen, bei denen die Ursache eindeutig bei der Bahn lag (nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranken und mangelhafte Beschaffenheit der für Bahnübergänge geltenden Warnzeichen). Bei nur 4 - 6 vH aller Unfälle auf Bahnübergängen lag die Ursache bei der Bahn, d.h. mit anderen Worten zu 94 - 96 vH aller Unfälle auf Bahnübergängen lag die Ursache bei anderen Verkehrsteilnehmern als bei der Eisenbahn. In der Tat wurde die Ursache "Nichtbeachten der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen" im Jahre 1958 690mal registriert. Davon entfielen auf

		dagegen sämtliche Ursachen
Krafträder und Roller .	74 = 11 vH	11 vH
Personenkraftwagen . .	295 = 43 "	51 "
Omnibusse	6 = 1 "	1 "
Lastkraftwagen und Zugmaschinen	265 = 37 "	21 "
Mopeds	37 = 5 "	8 "
Fahrräder	17 = 2 "	6 "
Sonstige Fahrzeuge . .	7 = 1 "	2 "
Sämtliche Fahrzeuge	690 = 100 vH	100 vH

Um festzustellen, welche Fahrzeugart besonders stark an dieser Ursache beteiligt ist, wurden in den Nebenspalten die Anteile in vH an sämtlichen Verursachern dieser Ursache den Anteilen bei allen Ursachen der Verursacher (ohne technische Mängel und Fußgänger) gegenübergestellt. Es zeigt sich, daß offenbar die Lkw-Fahrer einen Bahnübergang weniger vorsichtig als die anderen Verkehrsteilnehmer überqueren.

Die Bahnübergänge sind mit Schranken, Warnlichtern oder Warnzeichen gesichert. In der Unfallstatistik werden die Unfälle auf Bahn-

übergängen erfaßt nach solchen mit Schranken, mit Warnlichtern sowie ohne Schranken und ohne Warnlichter, die nur mit Warnzeichen versehen sind.

Die Anzahl der Unfälle und ihre Gefährlichkeit an den verschiedenen Übergangsarten geht aus folgender Übersicht hervor:

Art des Bahnübergangs	Unfälle auf Bahnübergängen 1958		
	insgesamt	davon mit	
		Personen-schaden	nur Sach-schaden
	Anzahl	vH	
mit Schranken . .	539	19	81
" Warnlichtern	98	60	40
ohne Schranken und Warnlichter .	266	46	54
Zusammen	903	32	68

Nach dieser Übersicht verlaufen die Unfälle auf Bahnübergängen mit Warnlichtern am gefährlichsten.¹⁾ Der Anteil der Unfälle mit Personenschaden ist bei dieser Übergangsart mit 60 vH ungewöhnlich hoch. Am sichersten erweisen sich die Übergänge mit Schranken. Erstaunlich bleibt aber trotzdem die große Zahl der Unfälle an Übergängen mit Schranken. Es handelt sich hierbei überwiegend um Karambolagen mit sich gerade schließenden oder bereits geschlossenen Schranken, also Unfälle, die fast ausschließlich von Kraftfahrern verursacht werden und meistens nur Sachschaden hervorrufen.

An den 903 Unfällen an Bahnübergängen waren 394 Eisenbahnzüge beteiligt. Die meisten Unfälle mit Beteiligung von Eisenbahnen ereignen sich auf Übergängen, die nicht mit Schranken gesichert sind. Hierüber gibt eine Sonderauszählung aus dem Jahre 1957 Auskunft. Von 343 Unfällen auf Bahnübergängen mit Beteiligung von Eisenbahnen entfielen auf Übergänge

mit Schranken	45 = 7 vH sämtl. Unfälle dieser Übergangsart
" Warnlichtern	79 = 75 " " " " "
ohne Schranken und Warnlichter	219 = 80 " " " " "
Zusammen	343 = 34 vH sämtl. Unfälle dieser Übergangsart

Der geringe Anteil beweist, daß Schranken die beste Sicherung gegen Unfälle auf Bahnübergängen mit Beteiligung von Eisenbahnen sind. Aus dem Vorhergehenden muß aber entnommen werden, daß die anderen Verkehrsteilnehmer in den weitaus meisten Fällen die Unfälle auf den Bahnübergängen selbst verursacht haben.

1) Da für 1957 fast die gleiche Verteilung vorliegt, dürfen diese Anteile als statistisch gesichert angesehen werden.

c) Unfälle in Kurven

Verkehrssachverständige warnen immer wieder vor leichtsinnigem Fahren in Kurven. Diese Warnung ist nicht unberechtigt, denn 13 vH aller tödlichen Unfälle passieren in einer Kurve. Außerhalb geschlossener Ortslage ereignen sich sogar 19 vH aller tödlichen Unfälle in Kurven. Insgesamt war bei 7 vH aller Unfälle eine Kurve als Unfallort angegeben, außerhalb geschlossener Ortslage betrug dieser Anteil 16 vH.

Anteil der Unfälle in Kurven an sämtlichen Unfällen 1958

mit	Unfälle			
	insgesamt		darunter außerhalb geschlossener Ortslage	
	Anzahl	vH ¹⁾	Anzahl	vH
Getöteten	450	13,3	301	19,0
Verletzten	7 046	8,4	3 413	17,3
nur Sachschaden über 200 DM	3 891	9,8	1 969	16,9
unter 200 DM	4 290	4,8	1 449	12,8
Zusammen	15 677	7,2	7 132	16,1

1) Es wurden immer die einander entsprechenden Merkmale in Beziehung gesetzt, also: tödliche Unfälle in Kurven in vH sämtlicher tödlichen Unfälle oder Unfälle mit Verletzten in Kurven außerhalb geschlossener Ortslage in vH sämtlicher Unfälle mit Verletzten der gleichen Ortslage usw.

Aus dieser Übersicht erhellt die besondere Bedeutung der Kurvenunfälle außerhalb geschlossener Ortslage. Von 450 tödlichen Unfällen in Kurven waren allein 301 = 67 vH außerhalb geschlossener Ortslage zu verzeichnen.

Im Laufe der letzten Jahre sind die Unfälle innerhalb geschlossener Ortslage in Kurven nicht so stark angestiegen wie außerhalb geschlossener Ortslage. Der prozentuale Anteil blieb innerhalb geschlossener Ortslage etwa gleich hoch, während er außerhalb geschlossener Ortslage stetig zunahm. Die günstige Entwicklung innerhalb geschlossener Ortslage hängt sicherlich mit der 1957 verfüigten Geschwindigkeitsbegrenzung zusammen. Außerhalb geschlossener Ortslage wird man versuchen müssen, durch Anbringen durchgehender Leitlinien bei unübersichtlichen Kurven die Verkehrssicherheit solcher Straßen zu erhöhen.

d) Unfälle nach Fahrbahnarten

Die Unfälle nach Art der Fahrbahn sind bisher wenig beachtet worden. Das liegt daran, daß es an Vergleichsmaßstäben wie Straßenlänge und Verkehrsdichte fehlt. Die Aufgliederung dieser Unfälle nach Schadensfolgen läßt jedoch eine Aussage über die Gefährlichkeit dieser Fahrbahnarten zu. Diese Darstellung ist nur bis zum Jahre 1957 möglich, weil von 1958

an dieses Merkmal in dieser Gliederung nicht mehr aufbereitet wird. Die Unfälle werden hier nach Straßen mit geteilten und ungeteilten Fahrbahnen mit und ohne Radwege nachgewiesen.

Eine Fahrbahn gilt als geteilt, wenn die Fahrspuren durch unbefahrbare Mittelstreifen (wie z. B. Grünstreifen auf Bundesautobahnen, eigener Bahnkörper u. ä.) von einander getrennt sind. Leitlinien ergeben noch keine getrennte Fahrbahn.

Unfälle 1957 nach Unfallfolgen und Art der Fahrbahn

Auf einer Straße	Unfälle		
	insgesamt	davon mit	
		Personen-	nur Sach-
	Anzahl	schaden	schaden
mit <u>ungeteilter</u> Fahrbahn zus.	174 721	46,5	53,5
davon			
a) ohne Radweg	142 596	46,1	53,9
b) mit "	32 125	48,3	51,7
mit <u>geteilter</u> Fahrbahn zus. .	13 306	35,1	64,9
davon			
a) ohne Radweg	9 675	34,4	65,6
b) mit "	3 631	36,7	63,3
mit Einbahnverkehr	7 559	28,1	71,9
Zusammen	195 586	45,0	55,0

Zunächst zeigt sich, daß Straßen mit ungeteilten Fahrbahnen, also mit Gegenverkehr auf der gleichen Fahrbahn, im Durchschnitt eine beträchtlich höhere Quote an Personenschaden aufzuweisen haben (46 vH), als Straßen mit geteilten Fahrbahnen (35 vH). Am günstigsten schneiden Einbahnstraßen ab (28 vH). Demnach sind getrennte Fahrbahnen a priori verkehrssicherer. Erstaunlicherweise ist bei Fahrbahnen mit Radweg der Anteil der Unfälle mit Personenschaden höher als bei solchen ohne Radweg. Eine Erklärung dieses Tatbestandes ist nur durch eine genaue Untersuchung möglich. Vermutlich spielt dabei eine Rolle, daß Mitfahrer beim Öffnen der Wagentür (rechte Seite !) bedeutend weniger vorsichtig sind als die Fahrer. Da sehr viele Radwege sich rechts der Fahrbahn für Kraftfahrzeuge befinden und meist nur durch den Bordstein oder eine Trennlinie von der eigentlichen Fahrbahn getrennt sind, verunglücken Radfahrer häufig an unachtsam geöffneten Wagentüren.

B. Beteiligte Verkehrsteilnehmer

1. Zusammensetzung der Verkehrsteilnehmer

Wie im vorigen Abschnitt gezeigt wurde, hängen Zahl und Schwere der Unfälle wesentlich von der Zusammensetzung der Verkehrsteilnehmer ab.

Entscheidend hierfür ist aber neben der Art auch die Dauer der Teilnahme am Verkehr. Hierüber gibt es leider nur unvollständige Unterlagen. Man kennt nicht die Zahl der Verkehrsteilnehmer, die sich im Verkehr befinden, und über die Fahrleistungen beispielsweise der Kfz liegen nur Unterlagen bis 1956 vor.

Insgesamt waren 1958 420 450 Verkehrsteilnehmer an Unfällen beteiligt, an jedem Unfall durchschnittlich also knapp zwei Verkehrsteilnehmer. Für das Jahr 1956 liegt eine Gliederung der Unfälle nach der Zahl der unfallbeteiligten Verkehrsteilnehmer vor. Danach entfielen bei insgesamt 192 820 Unfällen auf einen Unfall mit

- 1 beteiligten Verkehrsteilnehmer 13,1 vH
- 2 beteiligten Verkehrsteilnehmern 80,6 "
- 3 beteiligten Verkehrsteilnehmern 5,5 "
- 4 und mehr beteiligten Verkehrsteilnehmern 0,8 "

aller Unfälle.

In den beiden Ortslagen wichen die Anteile allerdings stark voneinander ab.

Unfälle	Anteil	
	innerhalb	außerhalb
	geschlossener Ortslage	vH
mit 1 beteiligten Verkehrsteilnehmer	10,6	25,6
" 2 beteiligten Verkehrsteilnehmern	83,4	66,5
" 3 beteiligten Verkehrsteilnehmern	5,3	6,5
" 4 u. mehr beteiligten Verkehrsteilnehmern	0,7	1,4
Zusammen	100	100

Innerhalb geschlossener Ortslage überwiegen die Unfälle mit 2 beteiligten Verkehrsteilnehmern sehr stark, was sicherlich mit dem Unfalltyp "Auffahren auf ein parkendes Fahrzeug" und Unfällen zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger zusammenhängt, die in dieser Ortslage häufig vorkommen. Außerhalb geschlossener Ortslage sind die Unfälle mit 1 sowie diejenigen mit 3 und mehr Verkehrsteilnehmern prozentual häufiger vertreten als innerhalb geschlossener Ortslage.

Die Zusammensetzung der Verkehrsteilnehmer hat sich infolge der wachsenden Motorisierung in den letzten Jahren beträchtlich geändert. Hierzu gehört nicht nur die Zu- und Abnahme der Kraftfahrzeuge und der unaufhaltsame Zuwachs an Personenkraftwagen, sondern auch der steile Anstieg des Mopedbestandes. Diese Strömungen sind, wie schon dargestellt wurde, selbstverständlich nicht ohne Einfluß auf das Unfallgeschehen geblieben. In erster Linie wurde hiervon jedoch die Zusammensetzung der an Unfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer betroffen.

Zusammensetzung der unfallbeteiligten Verkehrsteilnehmer
1950 - 1958

Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer nach ihrer Art	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958
	vH								
Krafträder einschl. -roller .	11,5	15,1	16,1	19,6	19,0	16,3	14,4	13,3	10,9
darunter Kraftroller . .	.	.	.	1,2	2,2	2,8	3,3	4,3	3,9
Personenkraftwagen	25,2	26,7	29,1	29,7	32,3	35,8	40,9	44,8	49,1
Omnibusse	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6
Lastkraftwagen ¹⁾ .	26,1	23,8	22,7	20,1	19,1	18,2	16,6	16,1	15,9
Sonstige Kraftfahrzeuge . .	4,4	3,9	4,2	3,4	3,3	3,1	2,7	1,1	1,1
Kraftfahrzeuge zusammen	68,7	70,9	73,6	74,3	75,2	75,0	76,2	76,9	78,6
Mopeds	0,1	0,2	0,4	1,1	2,6	5,1	5,9	6,6	6,6
Fahrräder	14,7	14,0	12,5	11,6	9,9	8,2	6,7	6,1	5,5
Fußgänger	9,2	9,0	8,5	8,8	8,5	8,2	7,9	7,4	6,6
Sonstige Verkehrsteilnehmer	7,3	5,9	5,0	4,2	3,8	3,5	3,3	3,0	2,7
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100	100

1) Immer einschl. Lieferwagen.

Der Anteil der Krafträder erreicht 1953 mit 19,6 vH seinen höchsten Stand; dann sinkt er sehr schnell. Die Zunahme der Kraftroller hat den Rückgang der Krafträder nicht aufgehalten. Der Anteil der Personenkraftwagen weist eine stetige Zunahme auf; 1959 besteht fast die Hälfte aller an Unfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer aus Personenkraftwagen. Der Anteil der Lastkraftwagen sinkt zwar ständig, aber doch bei absoluter Zunahme der Unfallbeteiligung. In dem Maße wie der Fahrradanteil zurückging, machte sich ein Anstieg des Mopedanteils bemerkbar. In Anbetracht der stark zunehmenden Motorisierung war ein leichter Rückgang des Fußgängeranteils zu erwarten. Es besteht kein Zweifel, daß die Verschiebung der Struktur der Verkehrsteilnehmer sich auf die Zusammensetzung der unfallbeteiligten Verkehrsteilnehmer und, wie später noch gezeigt werden soll, auch auf die Zusammensetzung der Unfallopfer ausgewirkt hat.

2. Unfallbeteiligung und Kraftfahrzeugbestand

Zunächst sei geprüft, ob bei den Kraftfahrzeugen zwischen Unfallbeteiligung und Bestand ein Zusammenhang besteht. Die Beziehung zwischen Unfallbeteiligung und Bestand an Kraftfahrzeugen läßt sich ausdrücken durch den Quotienten aus beiden Größen. Ermittelt man die Zahl der unfallbeteiligten Kraftfahrzeuge je 1000 fahrberechtigte, so ergeben sich bei den einzelnen Kraftfahrzeugarten beträchtliche Unterschiede. Im Durchschnitt der Jahre 1950 - 1958 entfallen auf je 1000 fahrberechtigte Krafträder, Personen- und Lastkraftwagen

rund 110 unfallbeteiligte Krafträder

" 260 unfallbeteiligte Personenkraftwagen

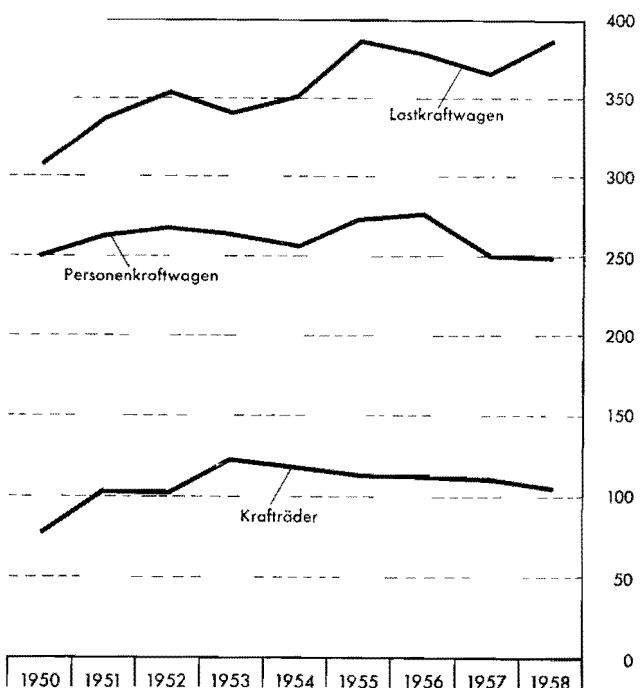
" 360 unfallbeteiligte Lastkraftwagen.

Das bedeutet, daß in einem Jahr jedes 9. Kraft-
rad, jedes 4. Personenkraftwagen und jeder
3. Lastkraftwagen die Chance hat, in einen Un-
fall verwickelt zu werden, oder, nahm in diesem
Zeitraum der Bestand der Krafträder um bei-
spielsweise 100 000 zu, so erhöhte sich die Zahl
der unfallbeteiligten Krafträder um durchschnitt-
lich 11 000; bei den Personenkraftwagen ergibt
sich eine Zunahme um 26 000 und bei den Last-
kraftwagen um 36 000 Fahrzeuge. Weiter läßt
sich aus diesen Werten entnehmen, daß die
Chance, in einen Unfall verwickelt zu werden,
bei einem Personenkraftwagen 2,4 und bei einem
Lastkraftwagen 3,3 mal so groß ist als bei einem
Kraftrad.

Bildet man nun die Quotienten aus beiden Größen
für die drei Kraftfahrzeugarten für die einzelnen
Jahre von 1950 - 1958 und stellt sie graphisch dar,
so ergeben sich auf dem Schaubild (4) drei ver-
schiedene Kurven, die mehr oder weniger waage-
recht verlaufen. Wenn zwischen Bestand und Un-
fallbeteiligung eine direkte proportionale Abhän-
gigkeit besteht, muß der Quotient für die jeweilige
Kraftfahrzeugart für alle Jahre konstant sein,
auf dem Schaubild also eine Waagerechte erge-
ben. Bei den Kraftködern und Personenkraftwa-
gen verlaufen die Kurven ziemlich waagerecht,
bei den Lastkraftwagen dagegen ist ein anstei-
gender Trend nicht zu verkennen.

Die Tatsache, daß auch die übrigen Kurven nicht
völlig gerade verlaufen, beweist, daß auch ande-
re Einflüsse die Unfallhäufigkeit der Kraftfahr-

Unfallbeteiligte Kraftfahrzeuge
auf 1000 fahrberechtigte Kraftfahrzeuge
1950 - 1958



Unfallbeteiligung der fahrberechtigten Kraftfahrzeuge
1950 - 1958

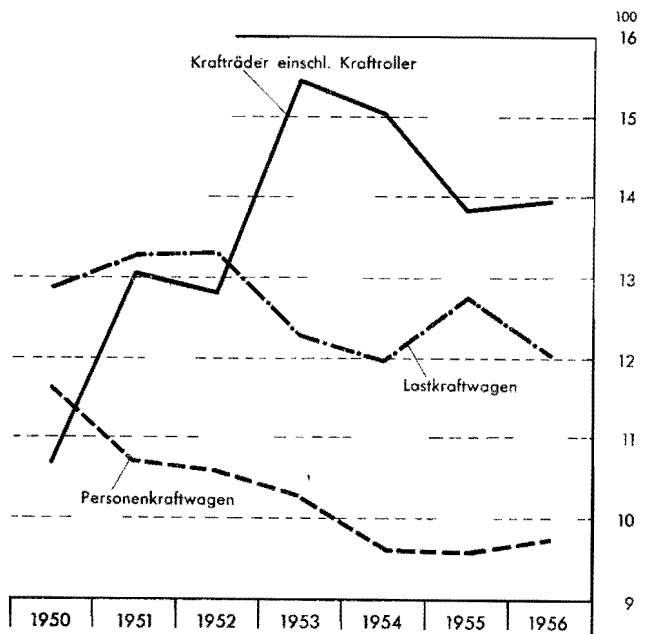
Jahr	Krafträder einschl. Kraftroller	Personen- kraftwagen	Lastkraft- wagen
Unfallbeteiligte je 1000 fahrberechtigte Kfz			
1950	77	250	308
1951	102	262	337
1952	101	267	353
1953	122	263	341
1954	117	255	351
1955	112	273	385
1956	111	276	377
1957	109	250	365
1958	103	249	386
Durchschnitt 1950 - 1958	110	260	360

zeuge beeinflussen, wie z. B. langfristige Wetterlagen, behördliche Maßnahmen, Verschiebung in der Struktur der Verkehrsteilnehmer (Interdependenz der Unfallbeteiligung) u. a. m. Im großen und ganzen erscheint aber die Verwendung von Bestandszahlen als Bezugsgröße für die Unfallhäufigkeit gerechtfertigt. Bemerkenswert ist, daß die Kurven sich in einem deutlichen Abstand voneinander bewegen. Danach haben die Lastkraftwagen die größte und die Krafträder die niedrigste Unfallhäufigkeit aufzuweisen. Man kann aber nun nicht aus dem relativ ungünstigen Wert für die Lastkraftwagen schließen, daß die Lastkraftwagen im Straßenverkehr weitaus gefährlicher sind als andere Kraftfahrzeuge. Die Grenzen der Verwendung der Bestandszahlen als Bezugsgröße für die Unfallbeteiligung zeigen sich hier deutlich. Die Häufigkeit der Unfallbeteiligung hängt nicht allein vom Bestand ab, sondern vor allem von ihrer Fahrleistung.

Fahrleistung und Unfallhäufigkeit der Kraftfahrzeuge
1950 - 1956

Jahr	Krafträder einschl. Kraftroller	Personen- kraftwagen	Lastkraftwagen
Durchschnittliche Fahrleistungen in km			
1950	7 300	21 400	23 200
1951	8 000	24 400	25 100
1952	8 400	25 600	26 100
1953	8 500	26 100	27 500
1954	8 400	27 000	28 700
1955	8 500	28 800	30 400
1956	8 400	28 800	31 700
Unfallbeteiligte Kfz je 100 Mill. km Fahrleistung			
1950	1 067	1 161	1 288
1951	1 305	1 070	1 327
1952	1 280	1 056	1 330
1953	1 544	1 026	1 230
1954	1 502	960	1 198
1955	1 382	956	1 274
1956	1 396	974	1 203

Unfallbeteiligte Kraftfahrzeuge
je 100 Mill. km Fahrleistung
1950 - 1956



St. L. A. NRW.

3. Unfallbeteiligung und Fahrleistung

Über die Fahrleistung gibt es Unterlagen leider nur bis 1956 und selbst diese gelten nur innerhalb gewisser, aber nicht berechenbarer Fehlergrenzen. Immerhin vermitteln diese Zahlen einen Einblick, bei welchen Kraftfahrzeugen, gemessen an ihrer Fahrleistung, die größte Unfallhäufigkeit zu finden ist.

Gemessen an den Fahrleistungen weisen die Krafträder die größte Unfallhäufigkeit auf. 1956 lag die Unfallhäufigkeit der Krafträder um 43 vH (im Durchschnitt der Jahre 1950 - 1956: um 39 vH) höher als die der Personenkraftwagen und um 16 vH (10 vH) höher als die der Lastkraftwagen. Immerhin liegt die Unfallhäufigkeit der Lastkraftwagen noch um fast 24 vH (26 vH) höher als die der Personenkraftwagen. Im Zeitvergleich zeigt sich, daß die Unfallhäufigkeit der Krafträder in den Jahren heftig geschwankt hat, insbesondere von 1952 auf 1953, während die der Personenkraftwagen eine langsam fallende Tendenz aufweist und die der Lastkraftwagen ziemlich gleichmäßig verläuft. Die Schwankungen beruhen auf den gleichen Ursachen, die weiter oben bereits angeführt wurden.

4. Unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer nach Unfallfolgen

Neben der Unfallhäufigkeit der Verkehrsteilnehmer interessiert die Frage, in welchem Maße sie an schweren Unfällen beteiligt sind.

Beteiligung der Verkehrsteilnehmer 1958 nach Unfallfolgen

Verkehrsteilnehmer	Beteiligte an Unfällen mit				
	Ge- töteten	Schwer- ver- letzten	Leicht- ver- letzten	nur Sachschaden	
				über 200 DM	unter 200 DM
	vH				
Kraftrad und -roller .	2,1	28,9	33,4	5,3	30,2
darunter Roller . . .	1,2	25,0	34,7	5,2	33,8
Personenkraftwagen . .	0,9	10,2	15,4	24,0	49,5
Omnibus	1,0	8,7	14,2	22,1	54,1
Lastkraftwagen	1,4	9,2	13,2	28,9	47,3
darunter mit Anhänger	2,3	9,7	12,5	38,1	37,4
Zugmaschine	1,9	10,8	14,7	32,3	40,3
Sonstige Kraftfahrzeuge	1,9	5,8	10,3	24,3	57,7
Kraftfahrzeuge zusammen	1,2	12,5	17,4	22,5	46,4
Straßenbahn	2,0	11,1	13,4	24,2	49,3
Eisenbahn	8,9	21,3	18,8	32,2	18,8
Moped	1,6	26,9	38,2	2,9	30,4
Fahrrad	1,7	25,4	43,9	1,6	27,4
Fußgänger	5,0	40,4	47,1	0,9	6,6
Sonstige Verkehrsteilnehmer . .	1,2	13,2	24,1	15,7	45,8
Insgesamt	1,5	16,1	22,2	18,5	41,7

Die prozentual höchste Quote der Beteiligung an tödlichen Unfällen haben die Eisenbahnen aufzuweisen (8,9 vH). Das ist verständlich, denn wenn es zu einem Zusammenstoß zwischen Eisenbahn und einem anderen Verkehrsteilnehmer kommt, verläuft dieser meist schwer. Zahlenmäßig treten diese Unfälle jedoch sehr selten auf (1958: 35). Häufiger und auch relativ noch sehr hoch sind Fußgänger (5,0 vH) an tödlichen Unfällen beteiligt. Ihr Anteil an Unfällen mit nur Sachschaden ist am geringsten von allen und beträgt nur 7,5 vH. Relativ hohe Anteile an tödlichen Unfällen finden sich noch bei Lastkraftwagen mit Anhängern (2,3 vH) und Kraftträdern (2,1 vH), wobei die Kraftroller mit 1,2 vH bedeutend günstiger abschneiden als die eigentlichen Kraftträder (2,6 vH). Die Anteile der Zweiräder an Unfällen mit nur Sachschaden sind neben dem Anteil der Fußgänger die niedrigsten; bei den Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Bussen und Straßenbahnen sind sie am höchsten.

Im großen und ganzen läßt sich festhalten, daß die Beteiligung an schweren Unfällen umso höher ist, je ungeschützter der Verkehrsteilnehmer ist. Doch gibt es Ausnahmen, wie beispielsweise bei den tödlichen Unfällen bei Eisenbahnen und Lastkraftwagen mit Anhänger. Diese Fahrzeugewerden anderen Verkehrsteilnehmern bei Zusammenstößen sehr gefährlich. Hierüber wird im Abschnitt "Unfallopfer" Näheres zu sagen sein.

5. Unfallbeteiligung und Unfallflucht

Ein besonderes Kapitel im Unfallgeschehen ist die Flucht nach einem Verkehrsunfall. Denn die-

ses scharf geahndete Delikt macht wegen der verhältnismäßig großen Zahl unbekannter Fahrzeuge auch einige statistische Schwierigkeiten.

Die Zahl der Unfallflüchtigen hat im Laufe der letzten Jahre zugenommen. Ihr Anteil an sämtlichen Verkehrsteilnehmern stieg von 1955 mit 2,5 vH auf 3,7 vH 1958. 1958 waren es bereits über 15 000 Verkehrsteilnehmer, die sich den notwendigen Feststellungen durch Flucht entzogen. Bei den einzelnen Arten der Verkehrsteilnehmer war der Anteil der Unfallflüchtigen unterschiedlich.

Die höchsten Anteile an Unfallflüchtigen wiesen die Lastkraftwagen mit Anhänger (6,3 vH), Lastkraftwagen ohne Anhänger (4,9 vH) und die Personenkraftwagen (4,0 vH) auf. Aus der Übersicht ist deutlich zu ersehen, daß der Anteil der Unfallflüchtigen im allgemeinen umso stärker ist, je geschützter das Fahrzeug ist. Das bedeutet nicht, daß die Verkehrsmoral der ungeschützten Verkehrsteilnehmer a priori besser ist als die der mehr geschützten Verkehrsteilnehmer, sondern es hängt damit zusammen, daß geschützte Verkehrsteilnehmer nach einem Unfall eher fortbewegungsfähig bleiben und sich auch schneller vom Unfallort entfernen können als ungeschützte. Der relativ hohe Anteil der Lkw-Fahrer, insbesondere bei Lkw mit Anhänger, ist zumindest teilweise auch damit zu erklären, daß sie wegen der Größe und des lauten Motorengeräusches ihrer Fahrzeuge den Unfall manchmal nicht bemerken, der Tatbestand der Unfallflucht aber zunächst als gegeben betrachtet werden muß.

Bemerkenswert hoch ist dieser Anteil noch bei den "Sonstigen Kfz". 1958 wurden 696 Sonstige

Unfallflüchtige Verkehrsteilnehmer 1958

Verkehrsteilnehmer	Flüchtige Verkehrsteilnehmer	
	insgesamt	Anteil an der Gesamtzahl der betr. unfall- beteiligten Verkehrsteilnehmer
	Anzahl	vH
Kraftträder einschl. Roller . . .	1 134	2,5
Personenkraftwagen	8 305	4,0
Omnibusse	155	2,3
Lastkraftwagen ohne Anhänger . .	2 410	4,9
Lastkraftwagen mit Anhänger . .	1 111	6,3
Zugmaschinen und Sattelschlepper	96	2,5
Sonstige und unbekannte Kraftfahrzeuge	225	32,3
Kraftfahrzeuge zusammen	13 436	4,1
Straßenbahnen	10	0,2
Mopeds	743	2,7
Fahrräder	455	1,9
Fußgänger	218	0,8
Sonstige und unbekannte Verkehrsteilnehmer	385	15,4
Insgesamt	15 247	3,7

Kfz ermittelt, von denen 225 bzw. 32,3 vH unfallflüchtig waren. Der Anteil ist hier aber nur deswegen so hoch, weil alle unfallbeteiligten Kfz, deren Art wegen der Unfallflucht nicht erkannt werden konnte, hier zugeordnet wurden. Leider läßt sich aus der Unfallstatistik nicht ersehen, wie groß der Anteil derjenigen Unfallflüchtigen ist, deren Personalien nachträglich festgestellt werden konnten.

Aus einer Sonderauswertung aus dem Jahre 1957 ist bekannt, daß der Anteil der Unfallflüchtigen umso höher ist, je leichter der Unfall ist. Der Anteil der Unfälle, bei denen Unfallflucht vorlag, betrug bei Unfällen mit

Getöteten	2,8 vH
Schwerverletzten	3,7 vH
Leichtverletzten	6,3 vH
nur Sachschaden über 200 DM	6,9 vH
" " " unter 200 DM	8,6 vH
insgesamt	6,7 vH.

Es leuchtet ein, daß die Flucht nach einem Unfall umso schwieriger ist, je schwerer der Unfall ist. Hierbei konnte auch festgestellt werden, daß Unfallflucht bei 6,7 vH aller Unfälle vorkommt. Nach Mitternacht steigt dieser Anteil auf über 15 vH aller Unfälle. Auch sonntags liegt der Anteil mit 11,9 vH weit über dem Durchschnitt von 6,7 vH, was mit der unterschiedlichen Struktur der Verkehrsteilnehmer zusammenhängt. Vermutlich sind Sonntagsfahrer eher geneigt, sich den polizeilichen Ermittlungen durch Flucht zu entziehen als Berufsfahrer, die mehr werktags unterwegs sind und für die bei Unfallflucht häufig auch die berufliche Existenz auf dem Spiel steht.

Nach ihrer Art unterscheidet man die Unfälle nach Zusammenstößen, Auffahren und anderen Unfällen. Zusammenstöße zwischen fahrenden Fahrzeugen ist die häufigste Unfallart, bei denen Unfallflucht vorkommt. Relativ gesehen sind Unfälle mit Unfallflucht bei der Unfallart "Auffah-

ren eines Fahrzeuges auf ein parkendes Fahrzeug" am stärksten vertreten. Diese Unfallart, die meistens nur Blechschaden hervorruft, ist typisch für Unfälle, bei denen der Verursacher leicht flüchtig wird. Bei mehr als einem Fünftel aller Unfälle dieser Art wird Unfallflucht festgestellt.

Ebenfalls typisch für Unfälle mit Unfallflucht sind solche, bei denen ein Fahrzeug auf einen anderen Gegenstand auf oder neben der Fahrbahn auffährt. Hier handelt es sich um Unfälle mit nur einem Verkehrsteilnehmer, der sich, wenn die Beschädigung von anderen unbemerkt bleibt, häufig durch Flucht der Feststellung seiner Personalien entzieht. Bei einem Zehntel aller Unfälle dieser Art wurde Unfallflucht ermittelt.

Die häufigste Ursache, die bei Unfällen mit Unfallflucht festgestellt wurde, ist, wie auch bei sämtlichen Unfällen, "Fehler beim Überholvorgang oder Vorbeifahren". Mehr als ein Viertel aller Ursachen dieser Unfälle entfiel auf diese Ursache. Wichtiger jedoch ist die Untersuchung, bei welchen Ursachen Unfallflucht besonders häufig auftritt. Solche Ursachen sind alle diejenigen, bei denen der Anteil der mit Unfallflucht verbundenen Fälle eindeutig höher liegt als beim Durchschnitt aus sämtlichen Ursachen. Sinngemäß wurden hier nur die Unfälle mit Ursachen beim Führer eines Fahrzeuges berücksichtigt.

Ursachen beim Führer eines Fahrzeuges bei Unfällen mit Unfallflucht 1957

Bezeichnung	Anzahl	In vH der Gesamtzahl der betr. Ursache
Nichtbeachten der Abblendvorschrift . .	202	37,4
Fehler beim Überholen oder Vorbeifahren	4 639	13,7
Fahren auf der falschen Fahrbahn . . .	1 420	12,4
Unachtsames Zurück-, Ein- und Ausfahren	1 416	12,0
Fahrer unter Alkoholeinfluß	1 547	10,6
Fehler beim Begegnungsverkehr	696	8,4
Übermäßige Geschwindigkeit	1 334	5,9
Falsches Einbiegen	1 024	5,5
Nichtbeachten der Vorfahrt	1 108	3,4
Sonstige Ursachen beim Fahrzeugführer .	1 711	4,8
Zusammen	15 097	7,8

Unfälle mit Unfallflucht 1957 nach Unfallart

Unfallart	Unfälle mit Unfallflucht	
	Anzahl	vH
Zusammenstöße zwischen fahrenden Fahrzeugen	3 651	4,6
Auffahren eines Fahrzeuges		
auf ein voranfahrendes Fahrzeug .	967	5,2
" " im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug . . .	970	4,5
" " parkendes Fahrzeug . . .	2 778	21,5
" einen anderen Gegenstand . .	2 244	10,8
Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	1 148	5,9
Andere Unfälle	1 430	6,3
Zusammen	13 188	6,7

Als besonders typisch für Unfälle mit Unfallflucht muß die Ursache "Nichtbeachten der Abblendvorschriften" betrachtet werden. Die Ursache kommt zwar nicht häufig vor, aber es wurde immerhin bei 536 Fällen 202 mal Fahrerflucht festgestellt. Das entspricht einem Anteil von 37,4 vH. Allerdings muß man hier berücksichtigen, daß der Fahrer, der die Abblendvorschriften nicht beachtete und "flüchtig" wurde, in vielen Fällen den Unfall gar nicht bemerkt haben dürfte. Oft wird auch von den Verunglückten Blendung als Ursache angegeben, ohne daß dieser Tatbestand nachgeprüft werden konnte.

Stark über dem Durchschnitt von 7,8 vH liegen aber noch die Ursachen

Fehler beim Überholen	mit 13,7 vH
Fahren auf der falschen Fahrbahn	mit 12,4 vH
Unachtsames Zurück-, Ein- und Ausfahren	mit 12,0 vH
Fahrer unter Alkoholeinfluß	mit 10,6 vH.

Diese Ursachen können durchweg als typisch für Unfälle mit Fahrerflucht angesehen werden.

C. Beteiligte Kfz- und Mopedführer

1. Unfallbeteiligte Kfz- und Mopedführer nach Nationalität und Geschlecht

Rund 95 vH aller an Unfällen beteiligten Kfz- und Mopedführer sind in Deutschland beheimatet, die anderen Nationalitäten sind einzeln genommen mit weniger als 1 vH daran beteiligt. Lediglich die Führer ausländischer Militärkraftfahrzeuge übersteigen 1 vH.

Die Zahl der unfallbeteiligten männlichen Kfz-Führer (ohne Mopedführer) erhöhte sich von 1953 bis 1958 von 172 500 um 75 vH auf 301 700, die der Frauen von 4 400 um 226 vH auf 14 500. Der Anteil der Frauen an der Gesamtheit stieg dadurch von Jahr zu Jahr; er betrug

1953	2,5 vH
1954	3,0 vH
1955	3,3 vH
1956	3,7 vH
1957	4,4 vH
1958	4,6 vH

2. Unfallbeteiligte Kfz- und Mopedführer nach Altersgruppen und nach der Art des Fahrzeuges

Die Altersgruppen unter den Fahrzeugführern sind je nach Fahrzeugart sehr unterschiedlich.

Alter der Fahrzeugführer bei den wichtigsten Unfallbeteiligungen 1958

Altersgruppen	An Unfällen beteiligte Führer von			
	Kraft-rä-dern	Personen-kraft-wagen	Lastkraft-wagen	Mopeds
Anzahl insgesamt . . .	45 781	206 541	70 621	27 732
davon in vH				
unter 18 Jahre	0,5	0,2	0,2	15,0
18 bis " 25 "	52,8	19,9	26,8	33,0
25 " " 35 "	27,7	27,9	30,4	18,6
35 " " 45 "	8,3	21,0	17,3	11,5
45 " " 55 "	6,4	17,9	14,2	11,5
55 " " 65 "	2,0	7,5	4,6	6,0
65 und mehr "	0,2	1,5	0,5	1,2
ohne Altersangabe	2,1	4,1	6,0	3,2
Zusammen	100	100	100	100

Bei den Krafttradführern sind über die Hälfte jüngere Personen unter 25 Jahren an Unfällen beteiligt. Bei den Kraftwagenführern liegt das Schergewicht in den Altersgruppen von 18 bis unter 25 und 25 bis unter 35 Jahren. Die beteiligten Mopedfahrer verteilen sich etwas gleichmäßiger auf die Altersgruppen. Bemerkenswert hoch ist der Anteil der Jugendlichen unter 18 Jahren. Nun kann man aus diesen Werten nicht auf eine bestimmte Unfallhäufigkeit schließen, da ein brauchbarer Vergleichsmaßstab fehlt. Es ist aber möglich festzustellen, ob bestimmte Altersgruppen bestimmter Arten von Verkehrsteilnehmern häufiger in schwere Unfälle verwickelt sind.

Anteil der Unfälle mit Personenschaden bei den verschiedenen Altersgruppen der betr. Kraftfahrzeug- und Mopedführer 1958

Altersgruppe der Führer	Krafttrad	Personen-wagen	Lastkraft-wagen	Moped
	Anteil in vH			
unter 18 Jahre	59	62	34	62
18 bis " 25 "	64	29	24	64
25 " " 35 "	65	26	24	68
35 " " 45 "	65	25	24	70
45 " " 55 "	68	25	24	73
55 " " 65 "	70	26	24	74
65 und mehr "	77	27	25	80
Zusammen	64	26	24	67

Krafttrad- und Mopedführer werden also mit steigendem Alter mehr in Unfälle mit Personenschaden verwickelt. Die Reihe ist fast ohne Bruch. Das ist zugleich überraschend, da man allgemein annahm, daß mit dem Alter zumindest bis zu den mittleren Jahrgängen auch die Erfahrung und Vorsicht zunimmt. Ganz offensichtlich sind die jüngeren Fahrer seltener an Unfällen mit Personenschaden beteiligt. Es kann vermutet werden, daß die Vertrautheit mit Zweirädern in der Jugend am größten ist.

Bei den Kraftwagenführern ist das Bild anders. An der Spitze stehen die Jugendlichen unter 18 Jahren, bei den Personenkraftwagen auch noch die Personen unter 25 Jahren. In den mittleren Altersgruppen ist die Beteiligung an schweren Unfällen seltener, sie steigt bei den Führern von Personenkraftwagen von 55 Jahren an wieder langsam an.

Da diese Verhältniszahlen von der Dauer der Teilnahme am Verkehr oder an den Fahrleistungen unabhängig sind, darf mit Sicherheit gesagt werden, daß von einer bestimmten Altersgruppe an die Chance, an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt zu sein, wächst.

3. Unfallbeteiligte Kfz- und Mopedführer nach Unfallfolgen, Geschlecht und Art des Fahrzeuges

Der Anteil der Unfälle mit Personenschaden ist bei den Frauen bei jeder Fahrzeugart höher als

bei den Männern. Das zeigt sich (1958) besonders deutlich bei den Kraftrad- und Mopedführerinnen. Bei den Pkw-Führern ist der Unterschied zwischen beiden Geschlechtern gering, bei den anderen Kraftwagen-Führern sind die Anteile der Unfälle mit Personenschaden bei den Frauen wieder stärker.

Dieser Tatbestand sagt noch nichts darüber aus, ob Frauen schlechter fahren als Männer. Diese Frage beantworten zu können, bedarf es einer objektiven Bezugsgröße, etwa der der Fahrleistungen nach Geschlechtern. Es ist durchaus möglich - und in der Fachliteratur findet man genug Hinweise - daß Frauen im allgemeinen weniger Unfälle verursachen oder an ihnen beteiligt sind, also vorsichtiger fahren als Männer. Dann würde das obige Ergebnis nur so zu verstehen sein, daß Männer relativ häufiger an Unfällen, insbesondere an solchen mit nur Sachschaden, beteiligt sind, als Frauen.

Bemerkenswerterweise ist nun bei der Summe der Kfz-Führer der Anteil der Unfälle mit Personenschaden bei den Frauen niedriger als bei den Männern, obwohl bei jeder einzelnen Kfz-Art der Anteil der Unfälle mit Personenschaden bei den Frauen stärker ist als bei den Männern. Dieses statistische Phänomen ist so zu erklären, daß die Frauen in der Hauptsache die relativ sicheren Fahrzeuge (Pkw 87,6 vH) benutzen, die an sich schon einen niedrigen Anteil von Unfällen mit Personenschaden aufweisen. Die anderen Fahrzeugarten, von denen die Hälfte (Kraftrad und Moped) einen wesentlich höheren Anteil an Unfällen mit Personenschaden aufweist, werden dagegen überwiegend von Männern benutzt. Die Tatsache also, daß die gefährlicheren Kraftfahrzeuge von Männern gefahren werden, wirkt sich so stark aus, daß bei einer Zusammenfassung aller Kfz-Arten der Anteil der Unfälle mit Personenschaden bei den Männern höher liegt als bei den Frauen.

D. Unfallursachen

1. Problematik der Unfallursachen

Das schwierigste Kapitel in der Straßenverkehrsunfallstatistik sind die Unfallursachen. Das ist darauf zurückzuführen, daß Katalog, Kennzeichnung und statistische Auswertung der Ursachen mit einer Reihe schwerwiegender Imponderabilien belastet sind. Es beginnt damit, daß der Ursachenkatalog, der 1953 seine jetzige Form erhielt, mehr oder weniger schematisch auf Grund von Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung und Straßenverkehrszulassungsordnung aufgebaut wurde. Das war sicherlich damals das beste, was man machen konnte, und es ist durchaus nicht sicher, ob heute eine bessere Form des Ursachenkatalogs möglich wäre. Denn bei jedem derartigen Katalog muß man bedenken, daß dem Polizeibeamten hinsichtlich seiner Aufgabenstellung und Urteilsfähigkeit Grenzen gesetzt sind. Davon

An Unfällen beteiligte Kfz-Führer¹⁾ 1958
nach Art des Fahrzeuges und Geschlecht

Fahrzeugart	Geschlecht	An Unfällen beteiligte Kfz-Führer			
		zusammen	davon bei Unfällen mit		
			Personen-	nur Sach-	schaden
		Anzahl	vH		
Kraftrad . . .	m	44 371	13,5	64,7	35,3
	w	443	2,9	74,9	25,1
Pkw	m	184 780	56,4	26,4	73,6
	w	13 371	87,6	27,0	73,0
Anderes Kfz . .	m	72 572	22,1	23,9	76,1
	w	685	4,5	29,3	70,7
Moped	m	26 090	8,0	66,6	33,4
	w	758	5,0	82,7	17,3
Zusammen	m	327 813	100	34,2	65,8
	w	15 257	100	31,3	68,7

1) Einschl. Mopedführer.

abgesehen, wäre aber durchaus auch ein Katalog denkbar, der auf anderen Grundlagen, etwa mehr psychologischen, medizinischen oder technischen, beruhen und deshalb unter Umständen zu ganz anderen Ergebnissen führen könnte, mit denen dem eigentlichen Sachverhalt näher zu kommen wäre.

Man weiß, daß jede den Unfall auslösende Ursache im Grunde genommen das letzte Glied einer Kette von vorausgehenden Ursachen ist. Da die Polizei im allgemeinen nur das letzte, manchmal auch das vorletzte Glied (Alkoholeinfluß) feststellt - mehr kann und soll ihr auch nicht zugemutet werden, weil das den Rahmen ihrer Aufgaben sprengen würde - kannte die Unfallursachenforschung auf Grund des statistischen Materials nicht in die Tiefe dringen und nicht die entscheidenden Ursachen für das Unfallgeschehen aufspüren. In der Statistik spricht man daher von "unmittelbaren" Unfallursachen.

Die Angabe der Unfallursachen liegt im Ermessen des Ermittlungsbeamten. Er wird sich stets bemühen, die vermutlichen Ursachen objektiv zu erfassen. Es bestehen aber keine Zweifel daran, daß dies nicht immer möglich ist. Subjektive Einflüsse verschiedenster Art, von den Kenntnissen des Beamten angefangen bis zu regionalen Besonderheiten, lassen sich nicht ausschalten. Die Statistik kommt dem entgegen, indem sie von "vorläufig festgestellten" Ursachen spricht.

Aber auch in der statistischen Bearbeitung ergeben sich Schwierigkeiten. Die Möglichkeit, bei einem Unfall mehrere Ursachen anzugeben, erschwert die statistische Auswertung. Die Ursachen müssen hierbei "gleichrangig" behandelt werden, obwohl sich in der Praxis meist Haupt- und Nebenursachen unterscheiden ließen.

In der amtlichen Unfallstatistik ist man sich dieser Schwierigkeiten in den letzten Jahren sehr bewußt geworden. Untersuchungen über Unfallursachen sind deshalb nur zögernd und mit großer Vorsicht und auch dann nur in besonders gelager-

ten Fällen vorgenommen worden. Selbst Zeitvergleiche einzelner Ursachen sind oft problematisch, weil Maßnahmen Inhalt und Häufigkeit der Ursache beeinflussen haben. So hat z. B. die Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung der Ursache "Übermäßige Geschwindigkeit" einen anderen Inhalt gegeben, die zunehmende Verwendung von Alcotest-Vorprüfgeräten die Erfassung der alkoholbeeinflussten Unfälle verbessert und dadurch ihre Zahl ansteigen lassen.

Trotz dieser sachlichen Schwierigkeiten läßt sich aus der Ursachenstatistik manches feststellen, was nicht nur für die Statistik, sondern auch für die Praxis interessant ist.

2. Die Entwicklung der Unfallursachen

In Nordrhein-Westfalen wurden 1958 bei 216 000 Unfällen 273 000 Ursachen angegeben. Auf 100 Unfälle entfielen 126 Ursachen. Das ist der niedrigste Wert seit 1953. In den einzelnen Jahren entfielen auf 100 Unfälle

1953	140 Ursachen
1954	136 "
1955	138 "
1956	135 "
1957	127 "
1958	126 "

Ganz offensichtlich liegt eine Tendenz vor, weniger Ursachen anzugeben. In anderen Ländern, beispielsweise Baden-Württemberg, liegt dieser Wert bedeutend höher (200). Auch diese Entwicklung und Unterschiede zeigen die Problematik der Ursachenstatistik.

Die am häufigsten genannte Ursache ist 1958 "Fehler beim Überholvorgang oder beim Vorbeifahren" mit 13,9 vH aller Ursachen. Das war nicht immer so. Bis 1956 stand noch "Nichtbeachten der Vorfahrt" an der Spitze. Anteil und absolute Zahl dieser Ursache gingen stark zu-

Anteil der wichtigsten Ursachen an sämtlichen Ursachen
1953 - 1958

Ursache	1953	1954	1955	1956	1957	1958
	vH					
Nichtbeachten der Vorfahrt	15,0	15,7	14,6	14,7	13,2	11,6
Falsches Einbiegen oder Wenden . .	6,9	6,7	6,5	6,7	7,5	8,1
Fehler beim Überholvorgang ¹⁾ . . .	14,7	14,2	13,4	13,4	13,6	13,9
Übermäßige Geschwindigkeit	8,1	8,4	9,4	10,0	9,1	9,0
Zu dichtes Auffahren im Verkehr . .	4,6	5,9	6,5	7,2	9,0	10,6
Fahrer unter Alkoholeinfluß	3,8	4,1	4,5	4,9	5,9	5,3
Technische Mängel beim Fahrzeug . .	3,3	3,1	2,6	2,5	2,4	2,2
Ursachen beim Fußgänger	9,5	9,4	8,8	8,9	9,1	8,2
" durch Straßenverhältnisse	12,9	12,3	13,4	12,2	7,5	7,7
" " Witterungseinflüsse	2,7	2,0	1,7	1,5	1,0	1,1

1) Bezeichnung und Inhalt dieser Ursache wurden 1957 etwas geändert. Die Vergleichbarkeit mit früheren Jahren wurde dadurch geringfügig gestört.

rück. Es kann vermutet werden, daß die stärkere Verampelung der Kreuzungen und das Anbringen von Leitlinien zu einem Absinken der Vorfahrtsunfälle geführt hat.

Auffällig zugenommen haben die Ursachen "Zu dichtes Auffahren" von 4,6 vH (1953) auf 10,6 vH (1958) und "Fahrer unter Alkoholeinfluß" von 3,8 vH (1953) auf 5,3 vH (1958).

Das Ansteigen der Ursache "Zu dichtes Auffahren" hängt ohne Zweifel mit der Zunahme der Verkehrsdichte zusammen; insofern gibt die Entwicklung dieser Ursache ein Bild der Verkehrszunahme. Bei vielen anderen Ursachen ist ein Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklung nicht so klar zu erkennen.

Die Zu- und Abnahme der Ursache "Übermäßige Geschwindigkeit" können sowohl durch behördliche Maßnahmen (Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung) als auch durch bessere Erfassung oder auch die tatsächliche Entwicklung der alkoholbedingten Unfälle beeinflusst worden sein. Bei Alkoholunfällen wird als häufigste zweite Ursache "Übermäßige Geschwindigkeit" angegeben, ein Anstieg der alkoholbedingten Unfälle wirkt sich auch entsprechend auf die Geschwindigkeitsunfälle aus.

Untersuchungen über Unfallursachen vermitteln im allgemeinen nur brauchbare Erkenntnisse, wenn Ursachen mit anderen Unfallmerkmalen kombiniert dargestellt werden. Es leuchtet ein, daß es hier eine Fülle von Kombinationsmöglichkeiten gibt, die im Rahmen dieser Arbeit nicht untersucht werden können. Auf einige Untersuchungsergebnisse soll jedoch eingegangen werden.

3. Ursachen und Verursacher

Die Ursachen werden noch nach Verursachern nachgewiesen. Es ist wichtig zu wissen, welche Ursachen bei den einzelnen Verursachern am häufigsten vorkommen. Für 1958 ergeben sich folgende häufig vorkommende Ursachen bei den Führern eines

Kraft- rades:	Überm. Geschwindigkeit	18,3 vH aller Urs. b. Führer e. Kraftf.
	Fehler beim Überholen	18,0 " " " " " " "
	Zu dichtes Auffahren	15,2 " " " " " " "
	Fahrer unter Alkoholeinfluß	11,2 " " " " " " "
Personen- kraft- wagens:	Nichtbeachten der Vorfahrt	17,1 " " " " " " Pkw
	Fehler beim Überholen	15,8 " " " " " " "
	Zu dichtes Auffahren	14,2 " " " " " " "
	Überm. Geschwindigkeit	12,4 " " " " " " "

<u>Omni-</u> <u>busses:</u>	Fehler beim Überholen	36,4	vH	aller	Urs.b.	Führer	e.	Omnib.
	Zu dichtes Auffahren	13,3	"	"	"	"	"	"
	Falsches Einbiegen oder Wenden	12,0	"	"	"	"	"	"
	Fehler beim Begegnen	8,7	"	"	"	"	"	"
<u>Last-</u> <u>kraft-</u> <u>wagens:</u> (einschl. Zugma- schinen)	Fehler beim Überholen	22,0	"	"	"	"	"	Lkw
	Zu dichtes Auffahren	14,4	"	"	"	"	"	"
	Unachts. Zurück-, Ein- u. Ausfahren	11,9	"	"	"	"	"	"
	Falsches Einbiegen oder Wenden	10,9	"	"	"	"	"	"
<u>Mopeds:</u>	Fahrer unter Alkoholeinfluß	16,3	"	"	"	"	"	Mopeds
	Fehler beim Überholen	15,0	"	"	"	"	"	"
	Nichtbeachten der Vorfahrt	14,9	"	"	"	"	"	"
	Falsches Einbiegen oder Wenden	10,0	"	"	"	"	"	"
<u>Fahr-</u> <u>rades:</u>	Nichtbeachten der Vorfahrt	20,7	"	"	"	"	"	Fahrr.
	Falsches Einbiegen oder Wenden	19,4	"	"	"	"	"	"
	Fehler beim Überholen	12,3	"	"	"	"	"	"
	Fahrer unter Alkoholeinfluß	9,6	"	"	"	"	"	"
<u>einer</u> <u>Straßen-</u> <u>bahn:</u>	Zu dichtes Auffahren	30,9	"	"	"	"	"	Straßb.
	Fehler beim Überholen	26,6	"	"	"	"	"	"
	Nichtbeachten der Vorfahrt	10,4	"	"	"	"	"	"
	Überm. Geschwindigkeit	7,3	"	"	"	"	"	"

Aus dieser Zusammenstellung, die auch in den vorhergehenden Jahren ganz ähnlich war, läßt sich ersehen, wo man beim Verkehrsunterricht, bei der Verkehrsplanung und bei der Unfallverhütung ansetzen kann.

Eine entsprechende Aufgliederung der Ursachen beim Fahrzeug (technische Mängel) zeigt zunächst, daß diese Ursache ungewöhnlich häufig bei Lastkraftwagen festgestellt wird. Am häufigsten wurden ermittelt bei

Krafträder und Personenkraftwagen:	Mängel an Bereifung und Bremsen
Lastkraftwagen:	Überbeladung und Mängel an Bremsen
Mopeds:	Mängel an Bremsen und Beleuchtung
Fahrrädern:	Mängel an Bremsen und Beleuchtung

In ähnlicher Form kann die Häufigkeit der Ursache bei den verschiedenen Straßenklassen, Besonderheiten der Unfallstelle (Kreuzung, Bahnübergänge, Kurven u. ä.), Unfallfolgen, Kraft-

fahrzeugführer usw. untersucht werden.

4. Ursachen bei Unfällen auf Bahnübergängen

In Abschnitt A, 5 "Unfälle nach den Besonderheiten der Straße" wurde auf die Unfälle auf Bahnübergängen etwas mehr eingegangen. In einer Sonderuntersuchung 1957 wurden auch die Ursachen dieser Unfälle ermittelt.

Ursachen bei Unfällen auf Bahnübergängen 1957

Ursache	Anzahl	Anteil vH
Nichtbeachten der für Bahnübergänge geltenden Warnzeichen	660	47
Übermäßige Geschwindigkeit	165	12
Nichtbeachten der Vorfahrt	81	6
Fahrer unter Alkoholeinfluß	79	6
Glätte der Fahrbahn durch Regen, Schnee oder Eis	73	5
Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranken	43	3
Sichtbehinderung durch Nebel	26	2
Mangel an Bremsen	25	2
Zu dichtes Auffahren	23	2
Rest (33 Ursachen)	247	15
Zusammen	1 422	100

Die Ursache bei der Bahn "Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranken" tritt also mit 3 vH relativ selten in Erscheinung.

Dabei wurden auch die Verursacher ermittelt.

Verursacher bei Unfällen auf Bahnübergängen 1957

Verursacher	Verursacher bei Unfällen auf Bahnübergängen		Sämtliche Ursachen
	Anzahl	vH	
Kraftrad	198	16	12
Personenkraftwagen . .	472	38	42
Bus	9	1	1
Lastkraftwagen	389	31	19
Moped	75	6	7
Fahrrad	28	2	7
Fußgänger	17	1	10
Sonstiges Fahrzeug . .	21	1	2
Bahn ¹⁾	49	4	0
Zusammen	1 258	100	100

1) Für die Ursachen "Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranken" und "Mangelhafte Beschaffenheit der für Bahnübergänge geltenden Warnzeichen" wurde der Einfachheit halber die Bahn als Verursacher bezeichnet.

Ein Vergleich der Anteile der Verursacher bei Unfällen auf Bahnübergängen mit den Anteilen bei sämtlichen Ursachen zeigt bei den Kraftrad- und Lastkraftwagenführern starke Abweichungen. Offenbar überqueren diese Kraftfahrer Bahnüber-

gänge weniger vorsichtig als die anderen Verkehrsteilnehmer.

5. Alkoholeinfluß als Unfallursache

Eine sehr ernste Angelegenheit stellen die alkoholbedingten Unfälle dar. Darüber ist in Tagespresse, Zeitschriften und Broschüren oft berichtet worden, leider nicht immer mit der notwendigen Sachkenntnis.

Alkoholeinfluß als Unfallursache kann sowohl beim Führer eines Fahrzeuges als auch beim Fußgänger festgestellt werden. Bezogen auf die Gesamtzahl der Ursachen steht Alkoholeinfluß beim Fahrzeugführer im Jahre 1958 mit 14 600 Fällen = 5,3 vH aller Ursachen an 8. Stelle. Zählt man die 2 400 Fälle Alkoholeinfluß beim Fußgänger hinzu, dann ergeben sich 6,2 vH aller Ursachen.

In den letzten Jahren wurde eine steigende Zunahme dieser Ursache und ihres Anteils wenigstens bis 1957 beobachtet.

Alkoholeinfluß beim Fahrzeugführer und Fußgänger
1953 - 1958

Jahr	Alkoholeinfluß			
	beim Fahrzeug- führer	beim Fußgänger	zusammen	Anteil an sämtlichen Ursachen
	Anzahl			vH
1953	6 927	1 294	8 221	4,5
1954	8 215	1 544	9 759	4,9
1955	10 568	1 841	12 409	5,3
1956	12 805	2 142	14 947	5,8
1957	14 573	2 398	16 971	6,8
1958	14 592	2 388	16 980	6,2

Bezieht man die Ursache "Alkoholeinfluß" auf die Gesamtzahl der Unfälle 1), so zeigt sich, daß bis 1957 die alkoholbedingten Unfälle schneller als die anderen Unfälle gestiegen sind. 1958 ist die Relativzahl zurückgegangen. Der Anstieg bis 1957 ist vermutlich auf 3 Ursachen zurückzuführen:

1. Stets bessere Erfassung der alkoholbedingten Unfälle durch die Polizei mit Hilfe des Alcotest-Vorprüfgerätes und wachsende Erfahrung der Polizei.
2. Verschiebung des Anteils schwere zu leichten Unfällen. Die sogenannten Bagatellunfälle werden aus Gründen, die weiter oben bereits aufgeführt wurden, nicht mehr so vollständig erfaßt. Dadurch erhalten die schweren Unfälle anteilmäßig ein großes Gewicht. Das gilt auch für alkoholbedingte Unfälle, die in überwiegender Maße schwere Unfälle sind.

1) Man erhält dann die alkoholbedingten Unfälle. Da die Zahl der Unfälle mit mehr als einem angetrunkenen Verkehrsteilnehmer sehr selten sind, kann die - statistische - Ungenauigkeit der Relation Ursache: Unfälle in Kauf genommen werden.

3. Gestiegener Alkoholkonsum der Bevölkerung. Aus dem Anstieg der Produktion alkoholischer Getränke darf geschlossen werden, daß auch der Alkoholkonsum der Bevölkerung etwa in gleichem Maße gestiegen ist. Es ist anzunehmen, daß Kraftfahrer und andere Verkehrsteilnehmer an diesem Mehrkonsum ebenfalls beteiligt sind und aus diesem Grund auch mehr alkoholbedingte Unfälle verursacht haben.

Welchem dieser drei Gründe statistisch die meiste Bedeutung zukommt, kann natürlich nicht festgestellt werden. Die Tatsache der besseren Erfassung der Alkoholunfälle bedeutet auch, daß die wirkliche Zahl dieser Unfälle höher anzusetzen war, als es die amtliche Statistik bisher ausgewiesen hat, und daß sie auch heute noch höher anzusetzen ist. Die amtlichen Zahlen sind als Mindestzahlen anzusehen. Der Rückgang des prozentualen Anteils von 1957 auf 1958 kann als Zeichen der Besserung betrachtet werden.

Die besondere Eigenschaft der alkoholbedingten Unfälle ist neben ihrer Häufigkeit ihre Gefährlichkeit. Diese kann durch den Anteil der alkoholbedingten Unfälle bei den Unfällen mit Getöteten, mit Verletzten und mit nur Sachschaden ausgedrückt werden.

Der Anteil der alkoholbedingten Unfälle betrug 1958

an sämtlichen Unfällen	16 980 von 216 477	= 7,8 vH
bei Unfällen mit Getöteten	839 " 3 385	= 24,8 "
" " " Verletzten	10 681 " 84 057	= 12,7 "
" " " nur Sachschaden	5 460 " 129 035	= 4,2 "

Bei den tödlichen Unfällen ist der Anteil der alkoholbedingten Unfälle mehr als dreimal so hoch als an sämtlichen Unfällen. Das zeigt die Gefährlichkeit dieser Unfälle mehr als deutlich. Dieser Anteil ist seit 1953 ständig gestiegen:

1953	15,4 vH
1954	17,0 vH
1955	19,3 vH
1956	19,7 vH
1957	23,9 vH
1958	24,8 vH

1958 wurden rund 216 700 Fahrzeugführer und 22 500 Fußgänger als Verursacher von Unfällen ermittelt. Bei 6,7 vH aller Fahrzeugführer und 10,6 vH aller Fußgänger, soweit sie als Verursacher in Frage kommen, wurde Alkoholeinfluß festgestellt. Bei den einzelnen Verursachern entfielen auf die Ursache "Alkoholeinfluß" folgende Anteile:

Krafttradfahrer	11,2 vH
Personenkraftfahrer	5,9 vH
Omnibusfahrer	0,7 vH
Lastkraftfahrer	2,4 vH
Mopedfahrer	16,3 vH
Radfahrer	9,6 vH
Sonstige Fahrzeugführer	6,7 vH
Fußgänger	10,6 vH

Anteilmäßig liegen die Mopedfahrer an der Spitze.

Bei den alkoholbedingten Unfällen ist kein ausgeprägter Saisonverlauf zu erkennen. Er ist meist von örtlichen und zeitlichen Zufälligkeiten wie Witterungsverhältnissen, Festtagen u. ä. überlagert. Im Herbst und Winter pflegt der Anteil der Alkoholunfälle allerdings etwas über dem Monatsdurchschnitt zu liegen.

Im wochentäglichen und tageszeitlichen Verlauf ergeben sich dagegen ausgeprägte Spitzen. Leider liegen hier zur Zeit nur Zahlen von 1956 für die tödlichen Unfälle vor, die aber charakteristisch genug sind.

Unfalltote nach Wochentagen 1956

Wochentag	Unfalltote		
	insgesamt	bei Alkoholunfällen	
		Anzahl	vH
Montag	604	106	18
Dienstag . . .	507	69	14
Mittwoch . . .	561	76	14
Donnerstag . .	598	97	16
Freitag	624	103	17
Samstag	708	137	19
Sonntag	585	191	33
Zusammen	4 187	779	19

Im Durchschnitt verunglückten 1956 19 vH aller Getöteten bei Unfällen, bei denen Alkoholeinfluß als Unfallursache festgestellt wurde. Am Sonntag erhöhte sich dieser Anteil auf 33 vH.

Unfalltote nach Tagesstunden 1956

Tageszeit	Unfalltote		
	insgesamt	bei Alkoholunfällen	
		Anzahl	vH
0 bis vor 3 Uhr	350	189	54
3 " " 6 "	251	100	40
6 " " 9 "	405	19	5
9 " " 12 "	417	6	1
12 " " 15 "	555	40	7
15 " " 18 "	840	72	9
18 " " 21 "	868	171	20
21 " " 24 "	501	182	36
Zusammen	4 187	779	19

In der Zeit von 0 bis vor 3 Uhr war bei mehr als der Hälfte aller Unfalltoten (54 vH) Alkoholeinfluß im Spiel. Auch die Zeitabschnitte 3 bis vor 6 Uhr (40 vH) und 21 bis vor 24 Uhr (36 vH) sind typisch für die schweren Alkoholunfälle. Die gefährlichste Zeit ist offensichtlich Sonntag von 0 bis vor 6 Uhr. In diesem Zeitabschnitt wurden in Nordrhein-Westfalen 167 Personen bei Straßenver-

kehrsunfällen getötet, davon allein 103 = 62 vH bei Alkoholunfällen.

E. Unfallopfer

1. Allgemeine Entwicklung unter besonderer Berücksichtigung der Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung am 1. 9. 1957

Die bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Personen (Unfallopfer) werden nachgewiesen nach Getöteten, das sind alle Personen, die bei einem Straßenverkehrsunfall innerhalb 30 Tagen an den Unfallfolgen gestorben sind, Verletzten, die zu stationärer Behandlung in ein Krankenhaus eingeliefert werden (= Schwerverletzte) und sonstige Verletzte, die ambulant behandelt werden oder sich ohne Behandlung vom Unfallort entfernen können (= Leichtverletzte). Erfolge behördlicher Maßnahmen, Entwicklung des Unfallschehens, Folgen der fortschreitenden Motorisierung, Einfluß langfristiger Witterungsverhältnisse, Straßenzustand werden letztlich an den Zahlen der Unfallopfer gemessen. Getötete und Verletzte sind daher wichtige statistische Elemente der Unfallstatistik, denen auch deswegen große Bedeutung zukommt, weil sie zur Gruppe der objektiv feststellbaren Merkmale gehören.

Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen
1952 - 1958

Jahr	Getötete	Verletzte		
		zusammen	davon	
			schwer	leicht
Anzahl				
1952 ¹⁾	2 767	66 982	.	.
1953	3 397	86 135	34 746	51 389
1954	3 681	94 794	37 533	57 261
1955	3 891	106 284	40 454	65 830
1956	4 188	111 861	43 676	68 185
1957	3 885	109 541	42 726	66 815
1958	3 585	108 487	40 357	68 130
auf 1000 Unfälle				
1952 ¹⁾	25	612	.	.
1953	26	661	267	394
1954	25	647	256	391
1955	23	621	236	385
1956	22	580	226	354
1957	20	560	218	342
1958	17	501	186	315

1) Auf Grund einer Sondererhebung bereinigte und vergleichbare Zahlen.

Die Zahl der Getöteten und Verletzten nahm von 1952 bis 1956 stetig zu, die Rückgänge in den beiden folgenden Jahren sind zum überwiegenden Teil der Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung zu verdanken. Hierbei ist bemerkenswert, daß die schwerverunglückten Personen zahlenmäßig stärker abgenommen haben als die

Leichtverletzten. Das deutet darauf hin, daß nicht nur die Zahl der Verunglückten günstig beeinflusst wurde, sondern auch, daß die Unfallschwere zurückging. Bezieht man die Verunglückten auf 1000 Unfälle, so zeigt sich, daß die Unfallschwere nach einem Anstieg von 1952 auf 1953 ständig abnahm. Am stärksten prägte sich dies bei den Getöteten und Schwerverletzten aus. Trotz Überlagerung durch einen allgemeinen Trend zu den leichteren Unfällen hin ist der Erfolg der Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung an diesen Verhältniszahlen zu erkennen.

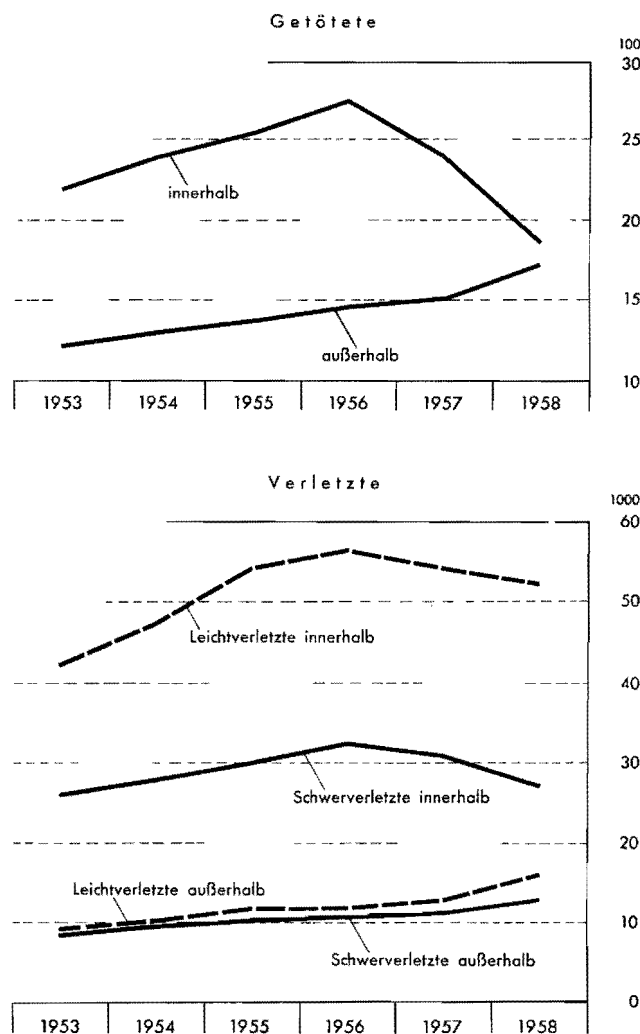
Am überzeugendsten ist die Wirkung dieser Maßnahme zu beobachten, wenn die Verunglückten nach Ortslage untersucht werden. Die wichtigste der am 1. 9. 1957 eingeführten Maßnahmen war bekanntlich die Beschränkung auf 50 km/Std. für alle Fahrzeuge innerhalb geschlossener Ortslage.

Verunglückte Personen 1953 - 1958 nach Ortslage

Jahr	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
innerhalb geschlossener Ortslage			
Anzahl			
1953	2 187	26 117	42 330
1954	2 387	27 925	47 302
1955	2 529	30 050	54 232
1956	2 737	32 583	56 535
1957	2 385	31 118	54 216
1958	1 862	27 161	52 226
Zu- oder Abnahme gegenüber Vorjahr (vH)			
1956	+ 8,2	+ 8,4	+ 4,2
1957	- 12,9	- 4,5	- 4,1
1958	- 21,9	- 12,7	- 3,7
außerhalb geschlossener Ortslage			
Anzahl			
1953	1 210	8 629	9 059
1954	1 294	9 608	9 959
1955	1 362	10 404	11 598
1956	1 451	11 093	11 650
1957	1 500	11 608	12 599
1958	1 723	13 196	15 904
Zunahme gegenüber Vorjahr (vH)			
1956	+ 6,5	+ 6,6	+ 0,4
1957	+ 3,4	+ 4,6	+ 8,1
1958	+ 14,9	+ 13,7	+ 26,2

Aus den absoluten Zahlen und Veränderungswerten dieser Tabelle ist die unterschiedliche Entwicklung der Verunglücktenzahlen von 1957 an klar zu ersehen. Bis 1956 haben die Zahlen in beiden Ortslagen stetig zugenommen; von 1957 an ist innerhalb geschlossener Ortslage ein Ab-

Verunglückte Personen nach Ortslage
1953 - 1958



St. L. A. NRW.

sinken zu beobachten, das umso stärker ist, je schwerer die Verunglückung ist. Außerhalb geschlossener Ortslage dagegen steigend die Ziffern weiter an.

Es interessiert, in welcher Weise die verschiedenen Arten von Verkehrsteilnehmer an dieser günstigen Entwicklung in den beiden letzten Jahren teilgehabt haben. Dabei soll auch auf mögliche langfristige Tendenzen geachtet werden.

Eine graphische Darstellung der bei Straßenverkehrsunfällen innerhalb geschlossener Ortslage getöteten Personen nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung zeigt sehr eindringlich, daß alle Verkehrsteilnehmer von der Maßnahme der Geschwindigkeitsbegrenzung Nutzen gehabt haben. Bei den Kraftfahrern ist der Rückgang von 1957 an zweifellos von der Abnahme ihrer Verkehrsbeteiligung mitbeeinflusst worden. Sehr auffällig ist die Abnahme der getöteten Fußgänger. Da

Bei Straßenverkehrsunfällen getötete Personen 1953 - 1958
nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung und Ortslage

Jahr	Getötete				
	auf Krafträdern	auf Kraftwagen	auf Mopeds	auf Fahrrädern	als Fußgänger
innerhalb geschlossener Ortslage					
1953	666	171		385	924
1954	658	217		440	1 023
1955	638	237	243	327	1 059
1956	601	277	264	319	1 240
1957	509	276	244	241	1 086
1958	372	186	219	178	881
außerhalb geschlossener Ortslage					
1953	497	317		167	215
1954	500	326		202	243
1955	497	387	96	123	235
1956	474	457	121	120	268
1957	458	513	129	127	260
1958	447	583	155	161	371

kaum anzunehmen ist, daß das Verhalten der Fußgänger im Straßenverkehr sich von 1957 an schlagartig verändert haben dürfte, ist die günstige Entwicklung 1957 und 1958 in erster Linie auf eine veränderte Fahrweise der Kraftfahrer seit der Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung vom September 1957 zurückzuführen. Hierbei ist es gleichgültig, ob die Ursache für den Fußgängerunfall beim Kraftfahrer oder beim Fußgänger lag. Die Fußgänger werden nur indirekt von der Maßnahme der Geschwindigkeitsbegrenzung betroffen, weil sie vorzugsweise das Opfer von Zusammenstößen mit Fahrzeugen sind, für die diese Maßnahme wieder eingeführt worden ist. Wenn sie wirksam gewesen ist, dann müßte sie sich gerade auch für Fußgänger günstig auswirken, weil die Interdependenz zwischen Kraftfahrzeugverkehr und verunglückten Fußgängern nahezu vollständig ist.

Eine Aufgliederung mit getöteten Fußgängern nach daran beteiligten Verkehrsteilnehmern innerhalb geschlossener Ortslage zeigt auch, daß der Kraftwagen der häufigste Unfallpartner ist. An Unfällen mit getöteten Fußgängern innerhalb geschlossener Ortslage im Jahre 1958 waren außer 914 Fußgängern 914 andere Verkehrsteilnehmer beteiligt, davon waren

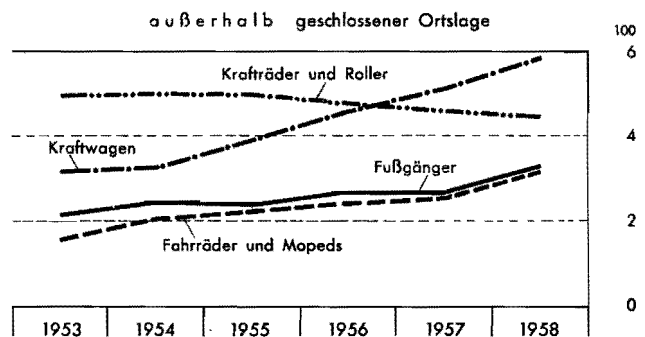
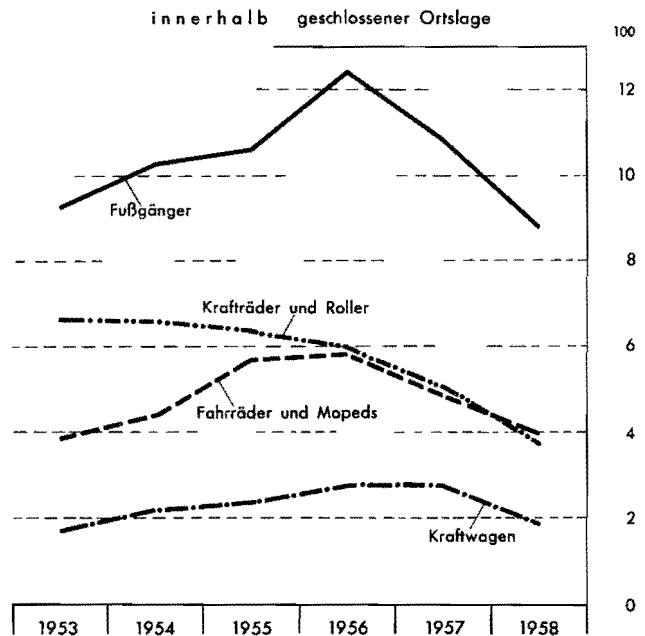
Personenkraftwagen	= 50 vH
Lastkraftwagen	= 20 vH
sonstige Kraftwagen	= 4 vH
Kraftwagen zusammen	= 74 vH

ferner

Krafträder einschl. Roller	= 12 vH
Fahrräder und Mopeds	= 6 vH
sonstige Verkehrsteilnehmer	= 8 vH.

Ähnliches in etwas abgeschwächtem Maße gilt für die Rad- und Mopedfahrer. Bei den verun-

Bei Straßenverkehrsunfällen getötete Personen
nach Verkehrsteilnahme 1953 - 1958



St. L. A. NRW.

glückten Kraftwagenfahrern und -insassen ist die Situation noch eindeutiger. Ihre Zahl stagnierte 1957, sank dann aber 1958 stark ab. Dies ist umso bemerkenswerter, da es sich bei den Getöteten auf Kraftwagen zu 80 vH um Getötete in Personenkraftwagen handelt, deren Bestand und Verkehrsteilnahme in den letzten Jahren stark angewachsen sind, und für die die Geschwindigkeitsbegrenzung ab 1.9.1957 gilt. Die Tatsache, daß gerade bei diesen Fahrzeugen, deren Verkehrsteilnahme von Witterung und Saison unabhängiger ist als bei anderen Verkehrsteilnehmern, ein so eindeutiger Rückgang der Getötetenzahlen festzustellen ist, beweist, daß die Maßnahme und ihre Überwachung wirksam gewesen sind.

Den überzeugendsten Beweis erhält man jedoch, wenn man die Entwicklung außerhalb geschlossener Ortslage zum Vergleich heranzieht. Während die Getötetenzahlen bei den Krafträdern entsprechend dem Rückgang des Kraftrades im Verkehr langsam sinken, nehmen die Zahlen bei den Kraftwagen von Jahr zu Jahr aber stetig kräftig zu.

Auch bei Fußgängern und Fahrrädern einschließlich Mopeds ist ein stetiger Anstieg zu beobachten. Hier scheint die steigende Verkehrszunahme wirksam gewesen zu sein.

Bei den Schwerverletzten ist die Entwicklung in beiden Ortslagen ähnlich verlaufen wie bei den Getöteten. Auch hier ist innerhalb geschlossener Ortslage ein, wenn auch nicht ganz so starker Rückgang der Opfer zu beobachten, während außerhalb geschlossener Ortslage die Zahl der Schwerverletzten, besonders bei den Kraftwagen, zunahm. Die Zahl der Leichtverletzten ging in den letzten beiden Jahren innerhalb geschlossener Ortslage geringfügig zurück, außerhalb geschlossener Ortslage stieg sie an. Der Erfolg der Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb geschlossener Ortslage ist also umso stärker gewesen, je schwerer die Unfallfolgen waren. Das deckt sich mit der theoretischen Erwartung, die an diese Maßnahme geknüpft wurde.

Bei den Verunglückten ist zu erwarten, daß ihre Zahl vom Tiefstand September 1957 an infolge des wachsenden Verkehrs wieder ansteigen wird, wobei der Höchststand Mitte 1957 relativ bald wieder erreicht und auch wieder überschritten werden wird. Am Erfolg der Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung ändert dies allerdings nichts, denn der Anstieg beginnt von einem tieferen Niveau als die Jahre davor.

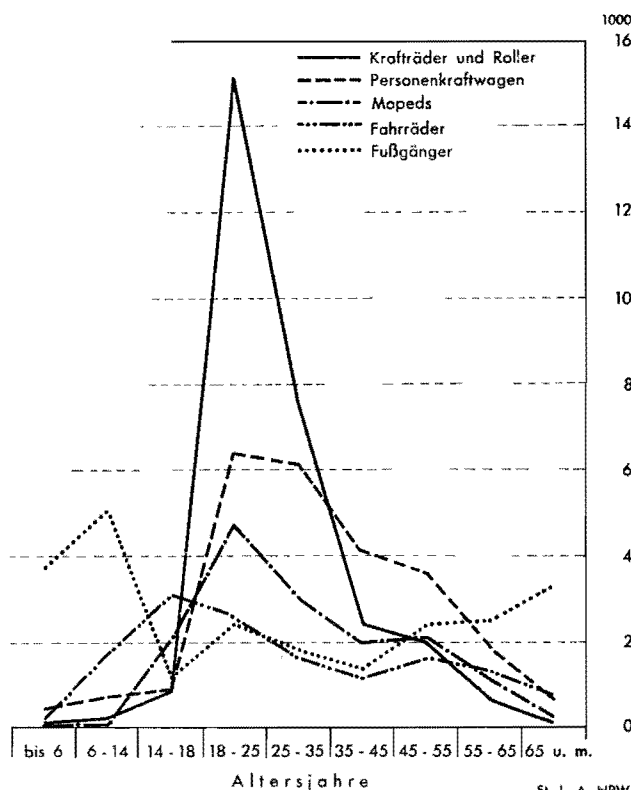
2. Die Altersgliederung der verunglückten Personen

Die Altersgliederung der verunglückten Personen unterscheidet sich bei den einzelnen verunglückten Verkehrsteilnehmern erwartungsgemäß sehr stark. Insgesamt ist die Gruppe der 18- bis 25-jährigen am stärksten vertreten. Es folgen die 25- bis 35-jährigen. Diese Spitzenstellung ist auch bei den kraftfahrenden Verkehrsteilnehmern einschließlich Mopedfahrern zu beobachten. Bei den Krafttradfahrern sind mehr als 3/4 der Verunglückten in diesen Altersgruppen. Bei den Personenkraftwagenfahrern ist die Streuung breiter.

Aber schon bei den Radfahrern und Fußgängern verlagern sich die Spitzenanteile zu den Jugendlichen hin. Bei den verunglückten Radfahrern sind es die 14- bis 18-jährigen und bei den Fußgängern die 6- bis 14-jährigen, die den größten Anteil aufzuweisen haben. Ungewöhnlich hoch sind bei den Fußgängern die Anteile der jüngsten (15,7 vH) und der ältesten Verkehrsteilnehmer (13,9 vH). Diese Anteile liegen auch beträchtlich über denen der Anteile an der gesamten Bevölkerung.

Offensichtlich führen Unerfahrenheit und teilweise auch Leichtsinns bei den Jugendlichen und

Verunglückte Personen nach Verkehrsteilnahme und Altersgruppen 1958



St. L. A. NRW.

Verunglückte Personen 1958 nach Art ihrer Verkehrsteilnahme und Alter

Altersgruppe	Verunglückte Personen					Zum Vergleich Altersgliederung der Bevölkerung am 31.12.1958
	auf Kraftträdern	auf Personen- kraftwagen	auf Mopeds	auf Fahrrädern	als Fußgänger	
	vH					
bis unter 6 Jahre	0,3	1,7	0,3	1,0	15,7	9,3
6 " " 14 "	0,8	2,8	0,3	12,5	21,2	10,4
14 " " 18 "	2,8	3,5	13,4	22,4	5,0	5,8
18 " " 25 "	52,2	25,8	30,8	18,5	10,2	12,2
25 " " 35 "	26,2	24,8	19,6	11,6	7,6	14,3
35 " " 45 "	8,4	16,7	13,0	8,3	5,8	11,9
45 " " 55 "	6,9	14,6	13,7	11,6	10,2	14,8
55 " " 65 "	2,1	7,4	7,3	9,2	10,4	11,7
65 und mehr "	0,3	2,7	1,6	4,9	13,9	9,6
Zusammen	100	100	100	100	100	100

verlangsamte Reaktionsgeschwindigkeit und Beweglichkeit bei den älteren Fußgängern zu beträchtlichen Opfern bei Straßenverkehrsunfällen. Sicher spielt hier auch Rücksichtslosigkeit anderer Verkehrsteilnehmer eine Rolle. Ohne tiefere Untersuchungen wird man jedoch kaum zu genaueren Aussagen und Möglichkeiten der Abhilfe kommen.

3. Verunglückte Fahrer und Mitfahrer

Die Verunglückten wurden nachgewiesen nach Fahrern bzw. Fußgängern und Mitfahrern. Von 112 072 verunglückten Personen 1958 waren

64 984 = 58,0 vH Fahrer von Fahrzeugen
22 912 = 20,4 vH Mitfahrer
24 059 = 21,5 vH Fußgänger und
117 = 0,1 vH andere Personen.

Mehr als die Hälfte der Verunglückten sind Fahrer von Fahrzeugen. Das Verhältnis von verunglückten Fahrern und Mitfahrern ist bei den einzelnen Fahrzeugarten verständlicherweise unterschiedlich. Die Anteile der Verunglückten betragen 1958 bei

Omnibussen	7 vH	Fahrer und	93 vH	Mitfahrer
Personenkraftwagen	48 "	"	52 "	"
Lastkraftwagen	59 "	"	41 "	"
Krafträder	76 "	"	24 "	"
Mopeds und Fahrrädern je	98 "	"	2 "	"

Der Anteil der verunglückten Mitfahrer ist natürlich umso größer, je mehr Personen mit diesen Fahrzeugen befördert werden. Die meisten verunglückten Mitfahrer finden sich bei Omnibussen und Personenkraftwagen. Eine Aufgliederung der Fahrer und Mitfahrer nach dem Grad ihrer Verletzung ergibt Aufschluß, wer gefährdeter ist, Fahrer oder Mitfahrer.

Fahrer und Mitfahrer von Kraftwagen und Krafträdern 1958 nach Art ihrer Verunglückung

Fahrzeuge	Beteiligte	Verunglückte			
		insgesamt	davon		
			getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt
		Anzahl	vH		
Krafttrad	Fahrer	21 893	3,1	35,4	61,5
	Mitfahrer	6 974	2,1	33,9	64,0
Personen- kraftwagen	Fahrer	11 924	3,0	31,8	65,2
	Mitfahrer	12 858	2,5	35,2	62,3
Last- kraftwagen	Fahrer	1 991	2,4	30,3	67,3
	Mitfahrer	1 393	3,2	36,4	60,4

Bei den Kraftradfahrern sind die Fahrer gefährdeter; die Anteile der Getöteten und Schwerverletzten liegen deutlich höher. Bei den Fahrern von Personenkraftwagen ist der Unterschied bei den Getöteten gering, bei den Schwerverletzten-Anteilen zeigt sich jedoch, daß die Mitfahrer im Durchschnitt schwerer verunglücken als die Fah-

rer. Bei den Lastkraftwagen ist der Verunglückungsgrad der Fahrer nicht so schwerwiegender der Mitfahrer.

4. Bei den Straßenverkehrsunfällen verunglückte Fußgänger

Das besondere Interesse der verantwortlichen Stellen für die verunglückten Fußgänger beruht, wie oben bereits festgestellt wurde, auf dem ungewöhnlich großen Anteil der verunglückten Jugendlichen, ferner auf der relativ großen Zahl von Verunglückten und schließlich auf der Tatsache, daß sie die Opfer des Fahrverkehrs sind. Die Fußgänger stellen, seitdem der Kraftradverkehr zurückgegangen ist, den größten Anteil der Schwerverunglückten.

Verunglückte Personen nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung 1958

Art der Verkehrsbeteiligung	Verunglückte Personen		
	Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte
	vH		
auf Kraftrad	22,8	25,1	26,3
" Personenkraftwagen .	18,8	20,6	23,2
" Lastkraftwagen . . .	2,6	2,7	3,2
" Moped	10,4	14,3	13,5
" Fahrrad	9,5	11,4	13,3
Fußgänger	34,9	25,1	18,6
Sonstige Personen . . .	1,0	0,8	1,9
Zusammen	100	100	100

Mehr als 1/3 aller Getöteten sind Fußgänger und bei den Schwerverletzten stehen sie mit 25 vH mit den Kraftradfahrern zusammen an der Spitze.

Das besonders Bedauerliche bei den verunglückten Fußgängern ist, wie oben bereits erwähnt, die Tatsache, daß auch sie Opfer des Fahrverkehrs sind. Sie verunglücken bei Zusammenstößen mit fahrenden Verkehrsteilnehmern.

Anteil der verunglückten Fußgänger bei Unfällen mit 2 Verkehrsteilnehmern 1958

Zusammenstoß zwischen Fußgänger und	Fußgänger		
	Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte
	vH		
Kraftrad (einschl. Roller)	11,8	23,1	21,3
Personenkraftwagen . . .	55,3	47,7	43,6
Lastkraftwagen ohne Anh. .	12,8	8,3	7,2
" mit "	5,9	1,6	1,1
Straßenbahn	5,5	2,8	1,9
Moped	3,3	9,4	15,2
Fahrrad	1,8	5,0	7,8
sonstigen Fahrzeug	3,6	2,1	1,9
Zusammen	100	100	100
Anzahl	1 098	8 923	10 785

Bei Zusammenstößen von Fußgängern mit einem anderen Verkehrsteilnehmer wurden 1958 insgesamt 1 098 Fußgänger getötet, 8 923 schwer und 10 785 leicht verletzt. Den größten Anteil nimmt bei allen drei Unfallfolgen der Personenkraftwagen ein. Bei den Getöteten sind es sogar mehr als 50 vH. Eine echte "Rangfolge", welche Verkehrsteilnehmer dem Fußgänger am gefährlichsten werden, läßt sich aus dieser Übersicht nicht klar erkennen. Die Personenkraftwagen stehen vor allem deshalb an der Spitze, weil sie insgesamt auch die meisten Fahrleistungen aufzuweisen haben. Dadurch ist natürlich die Chance für den Fußgänger, durch einen Personenkraftwagen zu verunglücken, auch am größten.

Man kann die Gefährlichkeit dieser Zusammenstöße unabhängig von der Fahrleistung ausdrücken, wenn man für jede Art von Verkehrsteilnehmern den Anteil der verschiedenen Unfall-opfer berechnet.

Anteil der verunglückten Fußgänger bei Unfällen mit zwei Verkehrsteilnehmern 1958 nach Art der Verletzung

Zusammenstoß zwischen Fußgänger und	Verunglückte Fußgänger			
	insgesamt	davon		
		getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt
	Anzahl	vH		
Krafttrad (einschl. Roller) .	4 483	2,9	46,0	51,1
Personenkraftwagen	9 569	6,3	44,5	49,2
Lastkraftwagen ohne Anhänger	1 651	8,5	44,5	47,0
" mit "	329	19,7	44,1	36,2
Straßenbahn	517	11,6	48,7	39,7
Moped	2 510	1,4	33,4	65,2
Fahrrad	1 308	1,5	34,1	64,4
sonstigen Fahrzeug	439	8,9	43,3	47,8
Zusammen	20 806	5,3	42,9	51,8

Im Durchschnitt sämtlicher Verkehrsteilnehmer verunglücken 5,3 vH der Fußgänger tödlich, fast 43 vH werden schwer verletzt. Vergleicht man diese Durchschnittswerte mit den entsprechenden Anteilen der einzelnen Verkehrsteilnehmer, so stellt sich heraus, daß Lastkraftwagen mit Anhänger (19,7 vH), Straßenbahnen (11,6 vH) und Lastkraftwagen ohne Anhänger (8,5 vH) ungewöhnlich hohe Anteile von tödlich verunglückten und auch schwerverletzten Fußgängern aufweisen. Auch die Zusammenstöße der Personenkraftwagen mit Fußgängern verlaufen für letztere noch überdurchschnittlich gefährlich.

F. Vergleich Nordrhein-Westfalen mit den anderen Bundesländern

Vergleicht man in der Unfallstatistik Nordrhein-Westfalen mit dem Bundesgebiet oder mit den anderen Bundesländern, so fällt auf, daß Nordrhein-Westfalen durchweg ungünstigere Ziffern aufzuweisen hat als das Bundesgebiet oder die anderen Bundesländer, wenn man von den Stadtstaaten Hamburg und Bremen absieht. Nicht nur ist der

Anteil Nordrhein-Westfalens an sämtlichen Unfällen im Bundesgebiet mit Ausnahme von 1958 ständig gestiegen, sondern Nordrhein-Westfalen weist auch den höchsten Anteil der unfallbeteiligten Kraftfahrzeuge an sämtlichen fahrberechtigten Kraftfahrzeugen auf. Der Anteil Nordrhein-Westfalens an sämtlichen Unfällen im Bundesgebiet erhöhte sich von 29,2 vH (1953) auf 30,7 vH (1958). Auf 1000 fahrberechtigte Kraftfahrzeuge entfielen 1958

im Bundesgebiet	181 unfallbeteiligte Kfz
in Nordrhein-Westfalen	212 " " "
im Bundesgebiet ohne Nordrhein-Westfalen	170 " " "

Auf 100 qkm Fläche wurden im gleichen Jahr festgestellt

im Bundesgebiet	287 Unfälle
in Nordrhein-Westfalen	637 "
im Bundesgebiet ohne Nordrhein-Westfalen	231 "

Auf 100 km öffentliche Straßen wurden 1958 ermittelt

im Bundesgebiet	199 Unfälle
in Nordrhein-Westfalen	322 "
im Bundesgebiet ohne Nordrhein-Westfalen	170 "

Für Nordrhein-Westfalen ergeben sich gleichfalls ungünstigere Zahlen, wenn die Relativzahlen statt von Unfällen insgesamt von Unfällen mit Personenschaden gebildet werden. Aus diesen Zahlen läßt sich ablesen, daß die Unfallsituation in Nordrhein-Westfalen ungünstiger ist als in den anderen Bundesländern (ausgenommen die Stadtstaaten).

Die Faktoren, die für diese unterschiedliche Unfallsituation entscheidend sein dürften, sind im wesentlichen Bevölkerungsdichte, Verkehrsdichte und Verkehrsstruktur.

Im Jahre 1958 wohnte 30 vH der Bevölkerung des Bundesgebietes in Nordrhein-Westfalen. Der Anteil der Fläche Nordrhein-Westfalens am Bundesgebiet beträgt dagegen nur 13,8 vH. Daraus ergibt sich für Nordrhein-Westfalen eine erheblich größere Bevölkerungsdichte als in den anderen Bundesländern. Sie beträgt

im Bundesgebiet	208 Einwohner je qkm
in Nordrhein-Westfalen	451 " " "
im Bundesgebiet ohne Nordrhein-Westfalen	169 " " "

Diese hohe Bevölkerungsdichte Nordrhein-Westfalens zeigt sich in der starken Bevölkerungszusammenballung in den Großstädten und im Industriegebiet. 42,6 vH der Großstadtbevölkerung des Bundesgebietes ist in Nordrhein-Westfalen ansässig und von den 49 Großstädten im Bundesgebiet befinden sich allein 23 in Nordrhein-Westfalen.

Die Verkehrsdichte ist abhängig von der Kraftfahrzeugdichte und den Kraftfahrzeug-Fahrlei-

stungen. Die Kraftfahrzeugdichte kann an der Einwohnerzahl, der Fläche und der Straßenlänge gemessen werden. 1958 betrug sie

	auf 1 000 Einwohner	1 qkm Fläche	1 km öffentl. Straße
im Bundesgebiet	116	24	17
in Nordrhein-Westfalen	102	46	23
im Bundesgebiet ohne Nordrhein-Westfalen	122	21	15

Die Kraftfahrzeugdichte bezogen auf die Einwohnerzahl liegt unter dem Bundesdurchschnitt. Das hängt damit zusammen, daß in Nordrhein-Westfalen der Anteil der Arbeiterbevölkerung hoch und das Netz öffentlicher Verkehrsmittel verhältnismäßig dicht ist. Auf die Fläche bezogen ergibt sich für Nordrhein-Westfalen jedoch eine mehr als doppelt so große Kraftfahrzeugdichte wie im übrigen Bundesgebiet. Die Zahl der fahrberechtigten Kraftfahrzeuge je km öffentliche Straße ist in Nordrhein-Westfalen ebenfalls höher als im übrigen Bundesgebiet.

Einen noch überzeugenderen Eindruck von der außerordentlich hohen Verkehrsdichte in Nordrhein-Westfalen erhält man, wenn die Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen herangezogen werden.

Verkehrsdichte auf den Bundesstraßen in den Bundesländern
1952/53 und 1956

(Jahresmittelwerte für 24 Stunden)

Bundesland	Fahrzeuge ¹⁾ je km Straße ²⁾ auf					
	Bundesautobahnen			Bundesstraßen		
	1952/53	1956	Zu- nahme	1952/53	1956	Zu- nahme
	Anzahl	vH		Anzahl	vH	
Schleswig-Holstein	3 160	4 426	40	1 378	2 313	68
Hamburg	6 496	9 785	51	5 967	11 268	89
Niedersachsen	2 926	5 295	81	1 395	2 120	52
Bremen	1 266	2 968	134	3 154	6 784	115
Nordrhein-Westfalen	7 462	13 390	79	2 322	4 043	74
Hessen	4 868	9 020	85	1 735	2 360	36
Rheinland-Pfalz	4 465	9 590	115	1 783	2 548	43
Baden-Württemberg	6 058	11 471	89	1 756	2 962	69
Bayern	2 982	4 753	59	1 196	1 999	67

Quelle: Bundesverkehrsministerium, Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen 1952/53 und 1956.

1) Bespannte Fahrzeuge, motorisierter Güter- und Personenverkehr, jedoch ohne Fahrradverkehr. - 2) Ohne Ortsdurchfahrten.

Diese Zahlen beweisen hinreichend, daß auf den Bundesstraßen in Nordrhein-Westfalen im Durchschnitt ein stärkerer Verkehr herrscht als auf den Straßen des übrigen Bundesgebietes, ausgenommen der Stadtstaaten. Bei den Landstraßen ist die Situation ähnlich.

Auch in der Verkehrsstruktur, die von der Wirtschaftsstruktur, den Boden- und Einkommensverhältnissen stark beeinflußt wird, hebt sich

Nordrhein-Westfalen deutlich von den anderen Bundesländern ab.

Bestand an fahrberechtigten Kraftfahrzeugen¹⁾
in den Bundesländern am 1.7.1958

Bundesland	Kraftfahrzeuge				
	insgesamt	darunter			
		Kraft- rad	Per- sonen- kraft- wagen	Last- kraft- wagen	Zug- maschinen
	1000	vH			
Schleswig-Holstein	222,9	25,2	48,2	10,9	14,4
Hamburg	175,5	15,5	67,7	14,6	1,2
Niedersachsen	718,7	33,1	44,5	8,4	12,8
Bremen	58,3	16,6	66,3	14,2	1,6
Nordrhein-Westfalen	1 561,0	28,5	53,1	11,1	6,2
Hessen	571,2	33,5	47,9	8,6	9,1
Rheinland-Pfalz	382,7	34,6	42,4	8,3	13,7
Baden-Württemberg	977,4	33,9	44,7	7,4	13,0
Bayern	1 271,5	33,5	40,5	6,6	18,6
Bundesgebiet	5 939,2	31,3	47,2	8,9	11,7

1) Ohne Bundesbahn und -post.

Abgesehen von den Stadtstaaten finden sich in Nordrhein-Westfalen die höchsten Anteile von Personenkraftwagen und Lastkraftwagen. Diese Kraftfahrzeugarten weisen zugleich auch hohe durchschnittliche Fahrleistungen je Fahrzeug auf. Die durchschnittlichen jährlichen Fahrleistungen für die in Nordrhein-Westfalen zugelassenen Fahrzeuge betragen 1956 für

Krafträder 8 400 km
Personenkraftwagen 28 800 km
Lastkraftwagen 31 700 km.

Diese Zahlen decken sich in etwa mit anderen Ergebnissen für das gesamte Bundesgebiet¹⁾. Man darf also annehmen, daß die Zahlen von Nordrhein-Westfalen denen des Bundesgebietes ungefähr entsprechen. Dann ergibt sich ohne weiteres, daß die Gesamtfahrleistungen der Kraftfahrzeuge in Nordrhein-Westfalen höher liegen als im übrigen Bundesgebiet. Die Folge davon ist eine im Vergleich zum übrigen Bundesgebiet stärkere Verkehrsdichte und damit eine höhere Unfallhäufigkeit der Kraftfahrzeuge in Nordrhein-Westfalen, was oben dargestellt wurde.

Interessant ist nun, daß die Unfallsituation in Nordrhein-Westfalen sich gegenüber den anderen Bundesländern bis 1956 ständig verschlechterte. Die Anteilszahlen Nordrhein-Westfalens an den Unfällen und Unfallfolgen stiegen ständig. 1957 gingen einige Anteilsziffern, vor allem bei

1) Vgl.: ADAC Kraftfahrt-Berichte 1956. Ferner: "Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1957/58" 1958, Hrsg. von Verband der Automobilindustrie e.V. (Ergebnisse von Untersuchungen der Deutschen Automobil Treuhand GmbH., Stuttgart).

den verunglückten Personen, zum ersten Male leicht zurück oder stagnierten, 1958 war der Rückgang des nordrhein-westfälischen Anteils mit Ausnahme der Unfälle außerhalb geschlossener Ortschaften allgemein zu beobachten. Es darf mit Sicherheit angenommen werden, daß diese günstige Entwicklung mit der Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung zusammenhängt. Das ist aus zwei Gründen erklärlich:

1. Der Anteil der Straßen und Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften ist in Nordrhein-Westfalen größer als im übrigen Bundesgebiet.

Der Anteil Nordrhein-Westfalens an den Innerortstraßen des Bundesgebietes beträgt 25,0 vH, an den Außenortstraßen des Bundesgebietes dagegen nur 16,7 vH.

Der Anteil der Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften betrug 1958

im Bundesgebiet	77 vH
in Nordrhein-Westfalen	80 vH
im Bundesgebiet ohne Nordrhein-Westfalen	76 vH.

2. Es ist bekannt, daß gerade in Nordrhein-Westfalen die Geschwindigkeitsbegrenzung sehr nachdrücklich überwacht worden ist.

Es leuchtet daher ein, daß die Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb geschlossener Ortschaften in Nordrhein-Westfalen sich auf die Entwicklung des gesamten Unfallgeschehens besonders stark ausgewirkt hat.

Die Anteilszahlen Nordrhein-Westfalens an den schweren Unfällen und den Unfallopfern außerhalb geschlossener Ortslage haben weiter zugenommen. Es dürfte schwierig sein, hierfür exakt nachweisbare Gründe zu finden. Vermutlich nimmt die Verkehrsdichte auf den Straßen außerhalb geschlossener Ortslage in Nordrhein-Westfalen stärker zu als in den übrigen Bundesländern. Solange jedoch Angaben über die entsprechenden Fahrleistungen nicht vorliegen, wird man zu diesem Problem nicht eindeutig Stellung nehmen können.

Tabellenteil

1. Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen

Jahr	Straßenverkehrsunfälle								Verunglückte Personen				
	insgesamt	davon							Getö- tete ¹⁾	Verletzte ²⁾			
		mit Personenschaden				mit nur Sachschaden							
		zusammen	davon mit			zusammen	davon			zusammen	davon		
			Getö- teten	Schwer- ver- letzten	Leicht- ver- letzten		mehr als 200 DM	bis 200 DM			Schwer- ver- letzte	Leicht- ver- letzte	
Insgesamt													
1950	67 659	34 674	.	.	.	32 986	.	.	1 514	40 887	.	.	
1951	90 914	47 489	.	.	.	43 425	.	.	1 839	57 104	.	.	
1952	109 432	55 345	.	.	.	54 087	.	.	<u>2 005</u>	<u>67 744</u>	.	.	
1953	130 360	69 706	3 202	28 916	37 588	60 654	20 741	39 913	3 397	86 135	34 746	51 389	
1954	146 499	76 491	3 533	31 306	41 652	70 008	22 879	47 129	3 681	94 794	37 533	57 261	
1955	171 164	85 650	3 700	33 869	48 081	85 514	29 427	56 087	3 891	106 284	40 454	65 830	
1956	192 820	90 696	3 980	36 445	50 271	102 124	35 099	67 025	4 188	111 861	43 676	68 185	
1957	195 586	88 069	3 684	35 832	48 553	107 517	33 956	73 561	3 885	109 541	42 726	66 815	
1958	216 477	87 442	3 385	34 104	49 953	129 035	39 756	89 279	3 585	108 487	40 357	68 130	
Zu- oder Abnahme gegenüber Vorjahr (Anzahl)													
1951	+ 23 255	+ 12 816	.	.	.	+ 10 439	.	.	+ 325	+ 16 217	.	.	
1952	+ 18 518	+ 7 856	.	.	.	+ 10 662	.	.	+ 166	+ 10 640	.	.	
1953	+ 20 928	+ 14 361	.	.	.	+ 6 567	.	.	.	.	.	.
1954	+ 16 139	+ 6 785	+ 331	+ 2 390	+ 4 064	+ 9 354	+ 2 138	+ 7 216	+ 284	+ 8 659	+ 2 787	+ 5 872	
1955	+ 24 665	+ 9 159	+ 167	+ 2 563	+ 6 429	+ 15 506	+ 6 548	+ 8 958	+ 210	+ 11 490	+ 2 921	+ 8 569	
1956	+ 21 656	+ 5 046	+ 280	+ 2 576	+ 2 190	+ 16 610	+ 5 672	+ 10 938	+ 297	+ 5 577	+ 3 222	+ 2 355	
1957	+ 2 766	- 2 627	- 296	- 613	- 1 718	+ 5 393	- 1 143	+ 6 536	- 303	- 2 320	- 950	- 1 370	
1958	+ 20 891	- 627	- 299	- 1 728	+ 1 400	+ 21 518	+ 5 800	+ 15 718	- 200	- 1 054	- 2 369	+ 1 315	
Zu- oder Abnahme gegenüber Vorjahr (vH)													
1951	+ 34,4	+ 37,0	.	.	.	+ 31,6	.	.	+ 21,5	+ 39,7	.	.	
1952	+ 20,4	+ 16,5	.	.	.	+ 24,6	.	.	+ 9,0	+ 18,6	.	.	
1953	+ 19,1	+ 25,9	.	.	.	+ 12,1	.	.	.	.	.	.
1954	+ 12,4	+ 9,7	+ 10,3	+ 8,3	+ 10,8	+ 15,4	+ 10,3	+ 18,1	+ 8,4	+ 10,1	+ 8,0	+ 11,4	
1955	+ 16,8	+ 12,0	+ 4,7	+ 8,2	+ 15,4	+ 22,1	+ 28,6	+ 19,0	+ 5,7	+ 12,1	+ 7,8	+ 15,0	
1956	+ 12,7	+ 5,9	+ 7,6	+ 7,6	+ 4,6	+ 19,4	+ 19,3	+ 19,5	+ 7,6	+ 5,2	+ 8,0	+ 3,6	
1957	+ 1,4	- 2,9	- 7,4	- 1,7	- 3,4	+ 5,3	- 3,3	+ 9,8	- 7,2	- 2,1	- 2,2	- 2,0	
1958	+ 10,7	- 0,7	- 8,1	- 4,8	+ 2,9	+ 20,0	+ 17,1	+ 21,4	- 7,7	- 1,0	- 5,5	+ 2,0	
Anteil an sämtlichen Unfällen (vH)													
1950	100	51,2	.	.	.	48,8	.	.	22	604	.	.	
1951	100	52,2	.	.	.	47,8	.	.	20	628	.	.	
1952	100	50,6	.	.	.	49,4	.	.	<u>18</u>	<u>619</u>	.	.	
1953	100	53,5	2,5	22,2	28,8	46,5	15,9	30,6	26	661	267	394	
1954	100	52,2	2,4	21,4	28,4	47,8	15,6	32,2	25	647	256	391	
1955	100	50,0	2,1	19,8	28,1	50,0	17,2	32,8	23	621	236	385	
1956	100	47,0	2,1	18,9	26,0	53,0	18,2	34,8	22	580	226	354	
1957	100	45,0	1,9	18,3	24,8	55,0	17,4	37,6	20	560	218	342	
1958	100	40,4	1,6	15,7	23,1	59,6	18,4	41,2	17	501	186	315	
je 1000 Unfälle (Anzahl)													

1) Bis einschl. 1952 nur Personen, die bis zur Ausfüllung des Unfallmeldeblattes, spätestens jedoch 8 Tage nach dem Unfall, an den Unfallfolgen gestorben sind. Ab 1953 einschl. Personen, die innerhalb 30 Tagen nach dem Unfall an seinen Folgen gestorben sind. Die Angaben über die Getöteten bis einschl. 1952 sind daher nicht mit denen ab 1953 vergleichbar. - 2) Das sinngemäß Umgekehrte (Anm. 1) gilt für die Verletzten, wobei sich der Fehler infolge der größeren Masse der Verletzten relativ viel schwächer als bei den Getöteten auswirkt.

sichten 1950 - 1958

2. An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer nach Art der Beteiligung

Jahr	Beteiligte Verkehrsteilnehmer										
	insgesamt	Krafträder und Kraftroller 1)		Personen- kraft- wagen 1)	Kraft- 1) und Oberlei- tungs- omnibusse	Liefer- und 1) Lastkraftwagen		Mopeds und sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor	Fahrräder (ohne Hilfs- motor)	Straßen- bahnen	Fußgänger
		darunter				zusammen	darunter mit Anhänger				
		zusammen	darunter Kraft- roller								
Insgesamt											
1950	132 135	15 253	.	33 351	1 866	34 544	9 094	185	19 458	4 206	12 181
1951	177 962	26 822	.	47 471	2 473	42 442	10 653	401	24 890	4 753	15 932
1952	213 951	34 434	.	62 329	3 240	48 641	11 977	942	26 770	4 776	18 103
1953	254 680	49 921	3 094	75 699	3 731	51 222	16 341	2 840	29 672	4 997	22 345
1954	284 894	54 008	6 179	91 946	4 253	54 435	18 452	7 388	28 308	5 136	24 250
1955	334 019	54 291	9 333	119 648	5 433	60 855	20 919	16 988	27 406	5 759	27 313
1956	374 600	53 984	12 487	153 059	6 229	62 206	21 097	22 009	25 156	6 196	29 478
1957	378 202	50 290	16 131	169 593	5 998	61 044	16 492	24 901	23 058	6 034	27 925
1958	420 450	45 781	16 376	206 541	6 763	66 819	17 545	27 732	23 370	5 721	27 898
Zu- oder Abnahme gegenüber Vorjahr (Anzahl)											
1951	+ 45 827	+ 11 569	.	+ 14 120	+ 607	+ 7 898	+ 1 559	+ 216	+ 5 432	+ 547	+ 3 751
1952	+ 35 989	+ 7 612	.	+ 14 858	+ 767	+ 6 199	+ 1 324	+ 541	+ 1 880	+ 23	+ 2 171
1953	+ 40 729	+ 15 487	.	+ 13 370	+ 491	+ 2 581	+ 4 364	+ 1 898	+ 2 902	+ 221	+ 4 242
1954	+ 30 214	+ 4 087	+ 3 085	+ 16 247	+ 522	+ 3 213	+ 2 111	+ 4 548	- 1 364	+ 139	+ 1 905
1955	+ 49 125	+ 283	+ 3 154	+ 27 702	+ 1 180	+ 6 420	+ 2 467	+ 9 600	- 902	+ 623	+ 3 063
1956	+ 40 581	- 307	+ 3 154	+ 33 411	+ 796	+ 1 351	+ 178	+ 5 021	- 2 250	+ 437	+ 2 165
1957	+ 3 602	- 3 694	+ 3 644	+ 16 534	- 231	- 1 162	- 4 605	+ 2 892	- 2 098	- 162	- 1 553
1958	+ 42 248	- 4 509	+ 245	+ 36 948	+ 765	+ 5 775	+ 1 053	+ 2 831	+ 312	- 313	- 27
Zu- oder Abnahme gegenüber Vorjahr (vH)											
1951	+ 34,7	+ 75,8	.	+ 42,3	+ 32,5	+ 22,9	+ 17,1	+ 116,8	+ 27,9	+ 13,0	+ 30,8
1952	+ 20,2	+ 28,4	.	+ 31,3	+ 31,0	+ 14,6	+ 12,4	+ 134,9	+ 7,6	+ 0,5	+ 13,6
1953	+ 19,0	+ 45,0	.	+ 21,5	+ 15,2	+ 5,3	+ 36,4	+ 201,5	+ 10,8	+ 4,6	+ 23,4
1954	+ 11,9	+ 8,2	+ 99,7	+ 21,5	+ 14,0	+ 6,3	+ 12,9	+ 160,1	- 4,6	+ 2,8	+ 8,5
1955	+ 17,2	+ 0,5	+ 51,0	+ 30,1	+ 27,7	+ 11,8	+ 13,4	+ 129,9	- 3,2	+ 12,1	+ 12,6
1956	+ 12,1	- 0,6	+ 33,8	+ 27,9	+ 14,7	+ 2,2	+ 0,9	+ 29,6	- 8,2	+ 7,6	+ 7,9
1957	+ 1,0	- 6,8	+ 29,2	+ 10,8	- 3,7	- 1,9	- 21,8	+ 13,1	- 8,3	- 2,6	- 5,3
1958	+ 11,2	- 9,0	+ 1,5	+ 21,8	+ 12,8	+ 9,5	+ 6,4	+ 11,4	+ 1,4	- 5,2	- 0,1
Anteil an sämtlichen Verkehrsteilnehmern (vH)											
1950	100	11,5	.	25,2	1,4	26,1	6,9	0,1	14,7	3,2	9,2
1951	100	15,1	.	26,7	1,4	23,8	6,0	0,2	14,0	2,7	9,0
1952	100	16,1	.	29,1	1,5	22,7	5,6	0,4	12,5	2,2	8,5
1953	100	19,6	1,2	29,7	1,5	20,1	6,4	1,1	11,7	2,0	8,8
1954	100	19,0	2,2	32,3	1,5	19,1	6,5	2,6	9,9	1,8	8,5
1955	100	16,3	2,8	35,8	1,6	18,2	6,3	5,1	8,2	1,7	8,2
1956	100	14,4	3,3	40,9	1,7	16,6	5,6	5,9	6,7	1,7	7,9
1957	100	13,3	4,3	44,8	1,6	16,1	4,4	6,6	6,1	1,6	7,4
1958	100	10,9	3,9	49,1	1,6	15,9	4,2	6,6	5,6	1,4	6,6

1) Bis einschl. 1956 wurden die unfallbeteiligten Militär- und Zivilkraftfahrzeuge der ausländischen Streitkräfte nicht nach Kraftfahrzeugarten erfasst. Sie sind daher für die Jahre 1950 - 1956 nur bei den Ingesamt-Zahlen enthalten. Ab 1957 sind die Angaben bei den einzelnen Kraftfahrzeugarten eingeschlossen.

Teil I

3. Fahrberechtigte¹⁾ und unfallbeteiligte Kraftfahrzeuge

Jahr	Kraftfahrzeuge							
	insgesamt		darunter					
			Krafträder und Kraftroller		Personenkraftwagen		Liefer- und Lastkraftwagen	
	fahr- berechtigt.	unfall- beteiligt	fahr- berechtigt	unfall- beteiligt	fahr- berechtigt	unfall- beteiligt	fahr- berechtigt	unfall- beteiligt
1000								
1950	471,8	90,8	198,0	15,3	133,8	33,4	112,0	34,5
1951	607,2	126,2	263,3	26,8	181,5	47,5	125,8	42,4
1952	759,9	157,5	340,7	34,4	233,2	62,3	137,6	48,6
1953	908,4	189,2	409,3	49,9	287,4	75,7	150,2	51,2
1954	1 047,5	214,2	461,9	54,0	360,3	91,9	155,2	54,4
1955	1 166,5	250,5	486,8	54,3	438,6	119,6	158,0	60,9
1956	1 301,0	285,7	486,0	54,0	554,9	153,1	164,8	62,2
1957	1 411,8	290,9	461,1	50,3	679,7	169,6	167,0	61,0
1958	1 561,0	330,4	444,6	45,8	829,6	206,5	173,1	66,8
1950 = 100								
1951	128,7	139,0	133,0	175,8	135,7	142,3	112,3	122,9
1952	161,1	173,5	172,1	225,8	174,3	186,9	122,9	140,8
1953	192,5	208,4	206,7	327,3	214,8	227,0	134,1	148,3
1954	222,0	235,9	233,3	354,1	269,3	275,7	138,6	157,6
1955	247,2	275,9	245,9	355,9	327,8	358,8	141,1	176,2
1956	275,8	314,6	245,5	353,9	414,7	458,9	147,1	180,1
1957	299,2	320,4	232,9	329,7	508,0	508,5	149,1	176,7
1958	330,9	363,9	224,5	300,1	620,0	619,3	154,6	193,4
Zu- oder Abnahme gegenüber Vorjahr (vH)								
1951	+ 28,7	+ 39,0	+ 33,0	+ 75,8	+ 35,7	+ 42,3	+ 12,3	+ 22,9
1952	+ 25,1	+ 24,8	+ 29,4	+ 28,4	+ 28,5	+ 31,3	+ 9,4	+ 14,6
1953	+ 19,5	+ 20,1	+ 20,1	+ 45,0	+ 23,2	+ 21,5	+ 9,2	+ 5,3
1954	+ 15,3	+ 13,2	+ 12,9	+ 8,2	+ 25,4	+ 21,5	+ 3,3	+ 6,3
1955	+ 11,4	+ 16,9	+ 5,4	+ 0,5	+ 21,7	+ 30,1	+ 1,8	+ 11,8
1956	+ 11,5	+ 14,0	- 0,2	- 0,6	+ 26,5	+ 27,9	+ 4,3	+ 2,2
1957	+ 8,5	+ 1,8	- 5,1	- 6,8	+ 22,5	+ 10,8	+ 1,3	- 1,9
1958	+ 10,6	+ 13,6	- 3,6	- 9,0	+ 22,1	+ 21,8	+ 3,7	+ 9,5

1) Bestand am 1. Juli jedes Jahres. Ohne Deutsche Bundesbahn und Deutsche Bundespost.

4. Unfallhäufigkeit von Kraftfahrzeugen

Jahr	Kraftfahrzeuge							
	insgesamt	darunter			insgesamt	darunter		
		Krafträder, Kraftroller	Personen- kraftwagen	Liefer- und Lastkraft- wagen		Krafträder, Kraftroller	Personen- kraftwagen	Liefer- und Lastkraft- wagen
Anzahl				1950 = 100				
Unfallbeteiligte Kraftfahrzeuge je 1000 fahrberechtigte Kraftfahrzeuge ¹⁾								
1950	192	77	250	308	100	100	100	100
1951	208	102	262	337	108	132	105	109
1952	207	101	267	353	108	131	107	115
1953	208	122	263	341	108	158	105	111
1954	204	117	255	351	106	152	102	114
1955	215	112	273	385	112	145	109	125
1956	220	111	276	377	115	144	110	122
1957	206	109	250	365	107	142	100	119
1958	212	103	249	386	110	134	100	125
Unfallbeteiligte Kraftfahrzeuge je 100 Mill. km Jahresfahrleistung ²⁾								
1950	1 279	1 067	1 161	1 288	100	100	100	100
1951	1 282	1 305	1 070	1 327	100	122	92	103
1952	1 267	1 280	1 056	1 330	99	120	91	103
1953	1 263	1 544	1 026	1 230	99	145	88	95
1954	1 193	1 502	960	1 198	93	141	83	93
1955	1 166	1 382	956	1 274	91	129	82	99
1956	1 140	1 396	974	1 203	89	131	84	93

Quelle für die Fahrleistungen 1950: Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen.

1) Bestand am 1. Juli jedes Jahres. Ohne Deutsche Bundesbahn und Deutsche Bundespost. - 2) Die Angaben für 1950 wurden auf Grund der Zahlen für 1951 mit denen der folgenden Jahre verkettet. Die Zahlen sind nur innerhalb gewisser Fehlergrenzen verwendbar.

II. Jahresübersichten 1953 - 1958

A. Landesergebnisse

1. Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen nach Monaten und Ortslage

Jahr	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Insgesamt
a) innerhalb geschlossener Ortslage													
Unfälle insgesamt													
1953	6 336	6 267	7 571	8 750	9 717	9 808	10 734	10 263	10 573	10 341	8 292	8 858	107 510
1954	6 255	6 664	8 161	9 068	10 693	10 399	11 395	11 232	12 020	12 542	11 166	11 601	121 196
1955	8 414	9 070	9 640	10 261	12 437	11 561	13 189	12 871	13 479	13 822	12 651	13 864	141 259
1956	10 446	9 731	10 303	11 904	13 929	14 425	15 746	14 711	15 201	15 831	14 278	14 149	160 654
1957	11 346	11 691	12 974	13 366	15 272	14 163	16 633	14 977	12 229	13 256	12 633	13 044	161 584
1958	11 757	11 685	12 711	12 324	15 276	13 947	15 363	15 074	15 728	16 936	14 513	16 967	172 281
Unfälle mit Getöteten													
1953	96	81	151	187	202	186	190	175	207	243	182	198	2 098
1954	124	110	154	194	187	181	218	197	210	275	242	216	2 308
1955	119	129	157	162	176	186	233	227	240	302	244	270	2 445
1956	175	94	203	190	212	208	242	251	264	277	277	262	2 655
1957	202	214	182	194	230	207	224	214	143	180	172	138	2 300
1958	136	119	113	135	161	132	142	167	173	167	167	190	1 802
Unfälle mit Schwerverletzten													
1953	935	963	1 575	1 915	2 220	2 208	2 599	2 226	2 252	2 112	1 697	1 720	22 422
1954	1 016	1 105	1 575	1 838	2 165	2 206	2 413	2 358	2 464	2 560	2 232	2 136	24 068
1955	1 249	1 269	1 472	2 007	2 470	2 337	2 634	2 617	2 791	2 712	2 134	2 333	26 025
1956	1 685	884	1 818	2 095	2 598	2 675	3 019	2 817	2 905	2 778	2 427	2 396	28 097
1957	1 806	1 985	2 441	2 468	2 629	2 616	2 919	2 681	1 849	2 186	1 979	1 718	27 277
1958	1 486	1 554	1 505	1 706	2 307	2 053	2 321	2 413	2 385	2 348	1 931	2 213	24 222
Unfälle mit Leichtverletzten													
1953	1 194	1 230	2 039	2 699	3 302	3 158	3 325	3 432	3 545	3 216	2 465	2 293	31 898
1954	1 296	1 494	2 324	2 723	3 500	3 564	3 593	3 591	3 747	3 661	3 052	2 868	35 413
1955	1 657	1 729	2 185	3 063	3 899	3 976	4 647	4 402	4 315	4 173	3 380	3 380	40 806
1956	2 302	1 450	2 660	3 213	4 238	4 310	4 687	4 320	4 545	4 309	3 559	3 270	42 863
1957	2 545	2 651	3 207	3 540	4 192	3 955	4 757	4 142	2 996	3 324	2 901	2 558	40 768
1958	2 257	2 354	2 356	2 883	3 899	3 734	4 191	3 979	4 116	3 996	3 019	3 339	40 123
Unfälle mit Personenschaden zusammen													
1953	2 225	2 274	3 765	4 801	5 724	5 552	6 114	5 833	6 004	5 571	4 344	4 211	56 418
1954	2 436	2 709	4 053	4 755	5 852	5 951	6 224	6 146	6 421	6 496	5 526	5 220	61 789
1955	3 025	3 127	3 814	5 232	6 545	6 499	7 514	7 246	7 346	7 187	5 758	5 983	69 276
1956	4 162	2 428	4 681	5 498	7 048	7 193	7 948	7 388	7 714	7 364	6 263	5 928	73 615
1957	4 553	4 850	5 830	6 202	7 051	6 778	7 900	7 037	4 988	5 690	5 052	4 414	70 345
1958	3 879	4 027	3 974	4 724	6 367	5 919	6 654	6 559	6 674	6 511	5 117	5 742	66 147
Unfälle mit nur Sachschaden von mehr als 200 DM													
1953	1 513	1 428	1 210	1 160	1 228	1 238	1 405	1 309	1 305	1 256	1 116	1 533	15 701
1954	1 288	1 465	1 275	1 238	1 374	1 255	1 379	1 312	1 435	1 655	1 613	2 015	17 304
1955	1 967	2 068	1 971	1 376	1 643	1 329	1 505	1 510	1 709	1 900	2 245	2 712	21 935
1956	2 176	2 761	1 665	1 944	1 927	2 246	2 280	2 088	2 097	2 513	2 528	2 733	26 958
1957	2 378	2 373	2 187	1 956	2 329	1 963	2 361	2 106	1 784	1 728	1 904	2 385	25 454
1958	2 321	2 103	2 399	1 963	2 243	2 031	2 156	2 173	2 305	2 655	2 540	3 303	28 192
Unfälle mit nur Sachschaden bis 200 DM													
1953	2 598	2 565	2 596	2 789	2 765	3 018	3 215	3 121	3 264	3 514	2 832	3 114	35 391
1954	2 531	2 490	2 833	3 075	3 467	3 193	3 792	3 774	4 164	4 391	4 027	4 366	42 103
1955	3 422	3 875	3 855	3 653	4 249	3 733	4 170	4 115	4 424	4 735	4 648	5 169	50 048
1956	4 108	4 542	3 957	4 462	4 954	4 986	5 518	5 235	5 390	5 954	5 487	5 488	60 081
1957	4 415	4 468	4 957	5 208	5 892	5 422	6 372	5 834	5 457	5 838	5 677	6 245	65 785
1958	5 557	5 555	6 338	5 637	6 666	5 997	6 553	6 342	6 749	7 770	6 856	7 922	77 942
Unfälle mit nur Sachschaden zusammen													
1953	4 111	3 993	3 806	3 949	3 993	4 256	4 620	4 430	4 569	4 770	3 948	4 647	51 092
1954	3 819	3 955	4 108	4 313	4 841	4 448	5 171	5 086	5 599	6 046	5 640	6 381	59 407
1955	5 389	5 943	5 826	5 029	5 892	5 062	5 675	5 625	6 133	6 635	6 893	7 881	71 983
1956	6 284	7 303	5 622	6 406	6 881	7 232	7 798	7 323	7 487	8 467	8 015	8 221	87 039
1957	6 793	6 841	7 144	7 164	8 221	7 385	8 733	7 940	7 241	7 566	7 581	8 630	91 239
1958	7 878	7 658	8 737	7 600	8 909	8 028	8 709	8 515	9 054	10 425	9 396	11 225	106 134

Teil II/A

Noch: 1. Straßenverkehrsunfälle und

Jahr	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Insgesamt
b) außerhalb geschlossener Ortslage													
Unfälle insgesamt													
1953	1 629	1 443	1 652	1 583	2 013	2 017	2 275	2 424	2 171	2 199	1 728	1 716	22 850
1954	1 410	1 528	1 576	1 634	2 139	2 222	2 215	2 430	2 770	2 670	2 395	2 314	25 303
1955	2 003	2 006	1 995	1 778	2 362	2 540	2 774	2 845	2 905	2 974	2 835	2 888	29 905
1956	2 217	1 851	1 823	2 019	2 851	2 755	3 204	3 253	3 247	3 205	2 936	2 805	32 166
1957	2 297	2 104	2 393	2 471	2 915	3 131	3 316	3 254	2 889	3 214	2 971	3 047	34 002
1958	2 883	2 819	3 091	2 926	3 956	3 666	4 229	4 416	4 218	4 347	3 654	3 991	44 196
Unfälle mit Getöteten													
1953	50	51	85	94	101	103	105	133	102	111	88	81	1 104
1954	60	68	61	90	111	111	121	99	152	114	135	103	1 225
1955	71	51	72	96	106	116	131	119	124	134	116	119	1 255
1956	83	43	88	80	128	114	134	129	147	124	126	129	1 325
1957	66	80	108	89	127	118	140	149	137	127	120	123	1 384
1958	85	97	90	95	158	133	161	158	164	165	133	144	1 583
Unfälle mit Schwerverletzten													
1953	288	258	449	489	674	621	661	750	700	626	508	470	6 494
1954	311	361	448	488	681	714	624	771	822	732	642	644	7 238
1955	364	373	429	522	692	741	869	832	816	818	679	709	7 844
1956	451	295	507	564	814	759	907	906	949	782	741	673	8 348
1957	540	471	664	654	840	863	865	837	693	768	684	676	8 555
1958	595	541	590	679	919	912	1 053	1 070	959	985	788	791	9 882
Unfälle mit Leichtverletzten													
1953	340	269	363	401	537	544	661	646	554	584	422	369	5 690
1954	286	304	378	393	604	604	578	657	697	673	585	480	6 239
1955	386	378	383	429	620	689	731	809	805	750	672	623	7 275
1956	466	304	410	427	717	634	780	828	829	765	631	617	7 408
1957	490	443	518	609	660	788	817	745	657	754	651	653	7 785
1958	535	568	589	646	903	889	1 065	1 071	980	943	783	858	9 830
Unfälle mit Personenschaden zusammen													
1953	678	578	897	984	1 312	1 268	1 427	1 529	1 356	1 321	1 018	920	13 288
1954	657	733	887	971	1 396	1 429	1 323	1 527	1 671	1 519	1 362	1 227	14 702
1955	821	802	884	1 047	1 418	1 546	1 731	1 760	1 745	1 702	1 467	1 451	16 374
1956	1 000	642	1 005	1 071	1 659	1 507	1 821	1 863	1 925	1 671	1 498	1 419	17 081
1957	1 096	994	1 290	1 352	1 627	1 769	1 822	1 731	1 487	1 649	1 455	1 452	17 724
1958	1 215	1 206	1 269	1 420	1 980	1 934	2 279	2 299	2 103	2 093	1 704	1 793	21 295
Unfälle mit nur Sachschaden von mehr als 200 DM													
1953	552	468	430	309	344	375	447	447	442	430	343	453	5 040
1954	394	466	360	321	369	386	472	466	558	604	534	645	5 575
1955	696	694	647	375	480	530	527	553	607	729	795	859	7 492
1956	686	718	467	539	606	664	704	697	667	819	779	795	8 141
1957	712	646	603	601	652	643	780	753	699	792	772	849	8 502
1958	859	862	943	798	965	846	897	980	1 038	1 179	1 021	1 176	11 564
Unfälle mit nur Sachschaden bis 200 DM													
1953	399	397	325	290	357	374	401	448	373	448	367	343	4 522
1954	359	329	329	342	374	407	420	437	541	547	499	442	5 026
1955	486	510	464	356	464	464	516	532	553	543	573	578	6 039
1956	531	491	351	409	586	584	679	693	655	715	659	591	6 944
1957	489	464	500	518	636	719	714	770	703	773	744	746	7 776
1958	809	751	879	708	1 011	886	1 053	1 137	1 077	1 075	929	1 022	11 337
Unfälle mit nur Sachschaden zusammen													
1953	951	865	755	599	701	749	848	895	815	878	710	796	9 562
1954	753	795	689	663	743	793	892	903	1 099	1 151	1 033	1 087	10 601
1955	1 182	1 204	1 111	731	944	994	1 043	1 085	1 160	1 272	1 368	1 437	13 531
1956	1 217	1 209	818	948	1 192	1 248	1 383	1 390	1 322	1 534	1 438	1 386	15 085
1957	1 201	1 110	1 103	1 119	1 288	1 362	1 494	1 523	1 402	1 565	1 516	1 595	16 278
1958	1 668	1 613	1 822	1 506	1 976	1 732	1 950	2 117	2 115	2 254	1 950	2 198	22 901

ihre Folgen nach Monaten und Ortslage

Teil II/A

Jahr	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Insgesamt
c) innerhalb und außerhalb geschlossener Ortslage													
Unfälle insgesamt													
1953	7 965	7 710	9 223	10 333	11 730	11 825	13 009	12 687	12 744	12 540	10 020	10 574	130 360
1954	7 665	8 192	9 737	10 702	12 832	12 621	13 610	13 662	14 790	15 212	13 561	13 915	146 499
1955	10 417	11 076	11 635	12 039	14 799	14 101	15 963	15 716	16 384	16 796	15 486	16 752	171 164
1956	12 663	11 582	12 126	13 923	16 780	17 180	18 950	17 964	18 448	19 036	17 214	16 954	192 820
1957	13 643	13 795	15 367	15 837	18 187	17 294	19 949	18 231	15 118	16 470	15 604	16 091	195 586
1958	14 640	14 504	15 802	15 250	19 232	17 613	19 592	19 490	19 946	21 283	18 167	20 958	216 477
Unfälle mit Getöteten													
1953	146	132	236	281	303	289	295	308	309	354	270	279	3 202
1954	184	178	215	284	298	292	339	296	362	389	377	319	3 533
1955	190	180	229	258	282	302	364	346	364	436	360	389	3 700
1956	258	137	291	270	340	322	376	380	411	401	403	391	3 980
1957	268	294	290	283	357	325	364	363	280	307	292	261	3 684
1958	221	216	203	230	319	265	303	325	337	332	300	334	3 385
Unfälle mit Schwerverletzten													
1953	1 223	1 221	2 024	2 404	2 894	2 829	3 260	2 976	2 952	2 738	2 205	2 190	28 916
1954	1 327	1 466	2 023	2 326	2 846	2 920	3 037	3 129	3 286	3 292	2 874	2 780	31 306
1955	1 613	1 642	1 901	2 529	3 162	3 078	3 503	3 449	3 607	3 530	2 813	3 042	33 869
1956	2 136	1 179	2 325	2 659	3 412	3 434	3 926	3 723	3 854	3 560	3 168	3 069	36 445
1957	2 346	2 456	3 105	3 122	3 469	3 479	3 784	3 518	2 542	2 954	2 663	2 394	35 832
1958	2 081	2 095	2 095	2 385	3 226	2 965	3 374	3 483	3 344	3 333	2 719	3 004	34 104
Unfälle mit Leichtverletzten													
1953	1 534	1 499	2 402	3 100	3 839	3 702	3 986	4 078	4 099	3 800	2 887	2 662	37 588
1954	1 582	1 798	2 702	3 116	4 104	4 168	4 171	4 248	4 444	4 334	3 637	3 348	41 652
1955	2 043	2 107	2 568	3 492	4 519	4 665	5 378	5 211	5 120	4 923	4 052	4 003	48 081
1956	2 768	1 754	3 070	3 640	4 955	4 944	5 467	5 148	5 374	5 074	4 190	3 887	50 271
1957	3 035	3 094	3 725	4 149	4 852	4 743	5 574	4 887	3 653	4 078	3 552	3 211	48 553
1958	2 792	2 922	2 945	3 529	4 802	4 623	5 256	5 050	5 096	4 939	3 802	4 197	49 953
Unfälle mit Personenschaden zusammen													
1953	2 903	2 852	4 662	5 785	7 036	6 820	7 541	7 362	7 360	6 892	5 362	5 131	69 706
1954	3 093	3 442	4 940	5 726	7 248	7 380	7 547	7 673	8 092	8 015	6 888	6 447	76 491
1955	3 846	3 929	4 698	6 279	7 963	8 045	9 245	9 006	9 091	8 889	7 225	7 434	85 650
1956	5 162	3 070	5 686	6 569	8 707	8 700	9 769	9 251	9 639	9 035	7 501	7 347	90 696
1957	5 649	5 844	7 120	7 554	8 678	8 547	9 722	8 768	6 475	7 339	6 767	5 866	88 069
1958	5 094	5 233	5 243	6 144	8 347	7 853	8 933	8 858	8 777	8 604	6 821	7 535	87 442
Unfälle mit nur Sachschaden von mehr als 200 DM													
1953	2 065	1 896	1 640	1 469	1 572	1 613	1 852	1 756	1 747	1 686	1 459	1 986	20 741
1954	1 682	1 931	1 635	1 559	1 743	1 641	1 851	1 778	1 993	2 259	2 147	2 660	22 879
1955	2 663	2 762	2 618	1 751	2 123	1 859	2 032	2 063	2 316	2 629	3 040	3 571	29 427
1956	2 862	3 479	2 132	2 483	2 533	2 910	2 984	2 785	2 764	3 332	3 307	3 528	35 099
1957	3 090	3 019	2 790	2 557	2 981	2 606	3 141	2 859	2 483	2 520	2 676	3 234	33 956
1958	3 180	2 965	3 342	2 761	3 208	2 877	3 053	3 153	3 343	3 834	3 561	4 479	39 756
Unfälle mit nur Sachschaden bis 200 DM													
1953	2 997	2 962	2 921	3 079	3 122	3 392	3 616	3 569	3 637	3 962	3 199	3 457	39 913
1954	2 890	2 819	3 162	3 417	3 841	3 600	4 212	4 211	4 705	4 938	4 526	4 808	47 129
1955	3 908	4 385	4 319	4 009	4 713	4 197	4 686	4 647	4 977	5 278	5 221	5 747	56 087
1956	4 639	5 033	4 308	4 871	5 540	5 570	6 197	5 928	6 045	6 669	6 146	6 079	67 025
1957	4 904	4 932	5 457	5 726	6 528	6 141	7 086	6 604	6 160	6 611	6 421	6 991	73 561
1958	6 366	6 306	7 217	6 345	7 677	6 883	7 606	7 479	7 826	8 845	7 785	8 944	89 279
Unfälle mit nur Sachschaden zusammen													
1953	5 062	4 858	4 561	4 548	4 694	5 005	5 468	5 325	5 384	5 648	4 658	5 443	60 654
1954	4 572	4 750	4 797	4 976	5 584	5 241	6 063	5 989	6 698	7 197	6 673	7 468	70 008
1955	6 571	7 147	6 937	5 760	6 836	6 056	6 718	6 710	7 293	7 907	8 261	9 318	85 514
1956	7 501	8 512	6 440	7 354	8 073	8 480	9 181	8 713	8 809	10 001	9 453	9 607	102 124
1957	7 994	7 951	8 247	8 283	9 509	8 747	10 227	9 463	8 643	9 131	9 097	10 225	107 517
1958	9 546	9 271	10 559	9 106	10 885	9 760	10 659	10 632	11 169	12 679	11 346	13 423	129 035

Teil II/A

2. Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen nach Unfallart und Ortslage

Unfallart	Straßenverkehrsunfälle											
	insgesamt						darunter innerhalb geschlossener Ortslage					
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1953	1954	1955	1956	1957	1958
	Anzahl						vH					
Unfälle insgesamt												
Unfälle durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen .	56 347	61 332	71 591	80 101	79 216	87 670	86,0	86,6	86,5	87,4	86,8	83,4
Unfälle durch Auffahren eines Fahrzeuges												
auf ein voranfahrendes oder im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug	23 460	27 493	33 266	38 309	40 388	48 622	80,1	81,1	80,5	82,2	81,7	79,3
auf ein parkendes Fahrzeug oder einen sonstigen Gegenstand auf oder neben der Fahrbahn . .	18 104	21 360	26 163	31 516	33 720	37 040	75,2	74,0	73,6	74,7	74,2	72,3
Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	16 699	17 891	19 007	20 387	19 482	19 775	88,7	87,7	89,1	89,1	89,4	86,9
Unfälle anderer Art	15 750	18 423	21 127	22 507	22 780	23 370	75,2	77,6	77,4	77,4	76,2	71,3
Insgesamt	130 360	146 499	171 164	192 820	195 586	216 477	82,5	82,7	82,5	83,3	82,6	79,6
Unfälle mit Personenschaden												
Unfälle durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen .	27 691	29 616	32 575	34 159	33 036	32 797	84,2	84,8	85,0	85,2	84,1	79,3
Unfälle durch Auffahren eines Fahrzeuges												
auf ein voranfahrendes oder im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug	8 129	9 133	19 461 ¹⁾	10 314	9 377	9 337	73,2	73,3	67,3 ¹⁾	74,9	71,9	66,9
auf ein parkendes Fahrzeug oder einen sonstigen Gegenstand auf oder neben der Fahrbahn . .	6 812	7 884	. 2)	10 834	11 213	11 136	63,7	62,7	. 2)	62,2	59,9	54,2
Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	15 986	17 037	18 131	19 377	18 437	18 553	88,6	87,5	88,9	89,1	89,3	86,9
Unfälle anderer Art	11 088	12 821	15 483	16 012	16 006	15 619	77,9	79,1	79,9	80,0	78,9	75,1
Zusammen	69 706	76 491	85 650	90 696	88 069	87 442	80,9	80,8	80,9	81,2	79,9	75,6
Unfälle mit nur Sachschaden												
Unfälle durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen .	28 656	31 716	39 016	45 942	46 180	54 873	87,6	88,3	87,8	89,1	88,8	85,8
Unfälle durch Auffahren eines Fahrzeuges												
auf ein voranfahrendes oder im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug	15 331	18 360	39 968 ¹⁾	27 995	31 011	39 285	83,8	84,9	82,4 ¹⁾	84,9	84,7	82,3
auf ein parkendes Fahrzeug oder einen sonstigen Gegenstand auf oder neben der Fahrbahn . .	11 292	13 476	. 2)	20 682	22 507	25 904	82,2	80,7	. 2)	81,3	81,4	80,1
Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	713	854	886	1 010	1 045	1 222	90,3	91,1	92,3	90,3	90,5	87,7
Unfälle anderer Art	4 662	5 602	5 644	6 495	6 774	7 751	68,7	74,0	70,3	71,0	69,7	63,7
Zusammen	60 654	70 008	85 514	102 124	107 517	129 035	84,2	84,9	84,2	85,2	84,9	82,3

1) Einschl. "Unfälle durch Auffahren eines Fahrzeuges auf ein parkendes Fahrzeug oder einen sonstigen Gegenstand auf oder neben der Fahrbahn". - 2) Bei "Unfällen durch Auffahren eines Fahrzeuges auf ein voranfahrendes oder im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug" enthalten.

3. Straßenverkehrsunfälle nach Unfallort und Ortslage

Unfallort Ortslage	Straßenverkehrsunfälle					
	1953	1954	1955	1956	1957	1958
Innerhalb geschlossener Ortslage						
Straßenverkehrsunfälle zusammen	107 510	121 196	141 259	160 654	161 584	172 281
nach Kreisen						
in kreisfreien Städten	71 570	81 014	95 093	109 609	110 375	117 859
in Landkreisen	35 940	40 182	46 166	51 045	51 209	54 422
nach der Straßenklasse						
auf einer Bundesautobahn	-	-	-	-	-	-
" " Bundesstraße	35 854	39 354	43 544	48 654	47 489	48 785
" " Landstraße I. Ordnung	19 434	22 889	28 244	29 479	29 110	29 434
" " Landstraße II. Ordnung	8 778	9 604	10 629	9 981	8 829	8 696
" " anderen Straße	43 444	49 349	58 842	72 540	76 156	85 366
nach der Unfallstelle						
auf einer Straßenkreuzung oder -einmündung	39 169	43 711	54 118	66 603	67 292	74 819
" einem schienengleichen Wegübergang ¹⁾ mit Schranken und mit Warnlichtern	437	529	548	691	566	462
ohne Schranken und ohne Warnlichter	236	241	246	271	193	159
" einer Kuppe (Hügelkamm)	136	135	166	157	246	252
in einer Kurve	5 719	6 866	7 201	7 551	8 111	8 545
Außerhalb geschlossener Ortslage						
Straßenverkehrsunfälle zusammen	22 850	25 303	29 905	32 166	34 002	44 196
nach Kreisen						
in kreisfreien Städten	3 803	3 914	4 967	5 904	6 138	8 877
in Landkreisen	19 047	21 389	24 938	26 262	27 864	35 319
nach der Straßenklasse						
auf einer Bundesautobahn	2 381	2 735	3 818	4 290	4 185	5 151
" " Bundesstraße	9 605	10 115	11 559	11 795	12 942	16 378
" " Landstraße I. Ordnung	6 769	8 132	9 604	10 336	10 968	14 243
" " Landstraße II. Ordnung	1 933	2 170	2 436	2 717	2 760	3 440
" " anderen Straße	2 162	2 151	2 488	3 028	3 147	4 984
nach der Unfallstelle						
auf einer Straßenkreuzung oder -einmündung	3 141	3 297	3 904	4 477	5 224	8 158
" einem schienengleichen Wegübergang ¹⁾ mit Schranken und mit Warnlichtern	147	146	183	180	175	175
ohne Schranken und ohne Warnlichter	110	109	127	123	79	107
" einer Kuppe (Hügelkamm)	110	137	171	165	253	296
in einer Kurve	3 203	3 601	4 178	4 564	5 389	7 132
Innerhalb und außerhalb geschlossener Ortslage						
Straßenverkehrsunfälle insgesamt	130 360	146 499	171 164	192 820	195 586	216 477
nach Kreisen						
in kreisfreien Städten	75 373	84 928	100 060	115 513	116 513	126 736
in Landkreisen	54 987	61 571	71 104	77 307	79 073	89 741
nach der Straßenklasse						
auf einer Bundesautobahn	2 381	2 735	3 818	4 290	4 185	5 151
" " Bundesstraße	45 459	49 469	55 103	60 449	60 431	65 163
" " Landstraße I. Ordnung	26 203	31 021	37 848	39 815	40 078	43 677
" " Landstraße II. Ordnung	10 711	11 774	13 065	12 698	11 589	12 136
" " anderen Straße	45 606	51 500	61 330	75 568	79 303	90 350
nach der Unfallstelle						
auf einer Straßenkreuzung oder -einmündung	42 310	47 008	58 022	71 080	72 516	82 977
" einem schienengleichen Wegübergang ¹⁾ mit Schranken und mit Warnlichtern	584	675	731	871	741	637
ohne Schranken und ohne Warnlichter	346	350	373	394	272	266
" einer Kuppe (Hügelkamm)	246	272	337	322	499	548
in einer Kurve	8 922	10 467	11 379	12 115	13 500	15 677

1) Nur mit dem Eisenbahnverkehr zusammenhängende Unfälle.

Teil II/A

4. An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer nach Art der Beteiligung

Art des Verkehrsteilnehmers	Beteiligte Verkehrsteilnehmer									
	insgesamt						Anteil an sämtlichen Verkehrsteilnehmern			
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1953	1956	1957	1958
	Anzahl						vH			
Kraftträder ¹⁾ (ohne Kraftroller)	46 827	47 829	44 958	41 497	34 159	29 405	18,4	11,1	9,0	7,0
Kraftroller ¹⁾ (Motorroller)	3 094	6 179	9 333	12 487	16 131	16 376	1,2	3,3	4,3	3,9
Kraftträder und Kraftroller ¹⁾ zusammen	49 921	54 008	54 291	53 984	50 290	45 781	19,6	14,4	13,3	10,9
Personenkraftwagen ²⁾	75 699	91 946	119 648	153 059	169 593	206 541	29,7	40,9	44,8	49,1
Kraftomnibusse ²⁾	3 486	3 968	5 055	5 795	5 555	6 324	1,4	1,5	1,5	1,5
Oberleitungsomnibusse ²⁾	245	285	378	434	443	439	0,1	0,1	0,1	0,1
Liefer- u. Lastkraftwagen <u>ohne</u> Anhänger zusammen	34 881	35 983	39 936	41 109	44 552	49 274	13,7	11,0	11,8	11,7
davon mit einem zulässigen Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges										
bis 3 500 kg	24 524	24 739	25 404	24 064	21 443	23 554	9,6	6,4	5,7	5,6
von 3 501 und mehr kg	10 357	11 244	14 532	17 045	19 034	21 393	4,1	4,6	5,0	5,1
unbekannt	-	-	-	-	4 075	4 327	-	-	1,1	1,0
Liefer- und Lastkraftwagen <u>mit</u> Anhänger zusammen	16 341	18 452	20 919	21 097	16 492	17 545	6,4	5,6	4,3	4,2
davon mit einem zulässigen Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges										
bis 3 500 kg	4 745	5 328	5 071	4 579	1 185	1 081	1,9	1,2	0,3	0,3
von 3 501 und mehr kg	11 596	13 124	15 848	16 518	13 520	14 635	4,5	4,4	3,5	3,5
unbekannt	-	-	-	-	1 787	1 829	-	-	0,5	0,4
Liefer- und Lastkraftwagen zusammen	51 222	54 435	60 855	62 206	61 044	66 819	20,1	16,6	16,1	15,9
Zugmaschinen und Sattelschlepper ²⁾	2 255	2 385	2 769	2 976	3 315	3 802	0,9	0,8	0,9	0,9
Sonstige Kraftfahrzeuge ²⁾³⁾	6 355	7 214	7 514	7 206	655	696	2,5	1,9	0,2	0,2
Kraftfahrzeuge zusammen	189 183	214 241	250 510	285 660	290 895	330 402	74,3	76,2	76,9	78,6
Straßenbahnen	4 997	5 136	5 759	6 196	6 034	5 721	2,0	1,6	1,6	1,4
Eisenbahnen	370	360	402	435	407	394	0,1	0,1	0,1	0,1
Mopeds und sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor .	2 840	7 388	16 988	22 009	24 901	27 732	1,1	5,9	6,6	6,6
Fahrräder (ohne Hilfsmotor)	29 672	28 308	27 406	25 156	23 058	23 370	11,6	6,7	6,1	5,5
Fußgänger	22 345	24 250	27 313	29 478	27 925	27 898	8,8	7,9	7,4	6,6
Bespannte Fuhrwerke	1 827	1 757	1 472	1 345	1 000	971	0,7	0,4	0,2	0,2
Geführte oder frei herumlaufende Tiere	2 256	2 217	2 419	2 469	2 527	2 428	0,9	0,7	0,7	0,6
Sonstige Verkehrsteilnehmer	1 190	1 237	1 750	1 852	1 455	1 534	0,5	0,5	0,4	0,4
Verkehrsteilnehmer insgesamt	254 680	284 894	334 019	374 600	378 202	420 450	100	100	100	100

1) Auch mit Beiwagen. - 2) Auch mit Anhänger. - 3) Bis einschl. 1956 sind hierunter auch die unfallbeteiligten Militär- und Zivilkraftfahrzeuge der ausländischen Streitkräfte enthalten, da die Erfassung nach Kraftfahrzeugarten erst ab 1957 erfolgte. Ab 1957 sind die Angaben bei den einzelnen Kraftfahrzeugarten eingeschlossen.

5. An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer nach Art der Beteiligung und Ortslage

Art des Verkehrsteilnehmers Ortslage	Beteiligte Verkehrsteilnehmer									
	insgesamt						Anteil an sämtlichen Verkehrsteilnehmern			
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1953	1956	1957	1958
	Anzahl						vH			
Innerhalb geschlossener Ortslage										
Kraftträder ¹⁾ (ohne Kraftroller)	38 651	39 522	36 966	34 310	27 912	22 827	15,2	9,2	7,4	5,4
Kraftroller ¹⁾ (Motorroller)	2 682	5 418	8 101	10 986	14 097	13 741	1,1	2,9	3,7	3,3
Personenkraftwagen 2)	63 119	77 041	99 863	129 133	141 420	165 776	24,8	34,5	37,4	39,4
Kraft- und Oberleitungsbusse 2)	2 993	3 501	4 470	5 211	5 010	5 540	1,2	1,4	1,3	1,3
Liefer- und Lastkraftwagen zusammen	40 928	43 954	48 288	50 211	48 744	51 442	16,1	13,4	12,9	12,2
davon ohne Anhänger	29 999	31 417	34 472	35 879	38 298	40 781	11,8	9,6	10,1	9,7
mit Anhänger	10 929	12 537	13 816	14 332	10 446	10 661	4,3	3,8	2,8	2,5
Zugmaschinen ²⁾ und Sattelschlepper	1 537	1 638	1 829	2 050	2 220	2 380	0,6	0,5	0,6	0,6
Sonstige Kraftfahrzeuge 2)3)	4 860	5 518	5 841	5 634	530	559	1,9	1,5	0,1	0,1
Straßen- und Eisenbahnen	5 109	5 280	5 918	6 371	6 194	5 784	2,0	1,7	1,6	1,4
Mopeds und sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor	2 359	6 317	14 637	18 895	21 423	23 273	0,9	5,0	5,7	5,5
Fahrräder (ohne Hilfsmotor)	26 100	24 882	24 292	22 401	20 375	19 929	10,2	6,0	5,4	4,7
Fußgänger	19 669	21 241	24 155	26 064	24 797	24 187	7,7	7,0	6,6	5,8
Sonstige Verkehrsteilnehmer	3 655	3 586	4 025	4 046	3 387	3 213	1,4	1,1	0,9	0,8
Verkehrsteilnehmer zusammen	211 662	237 898	278 386	315 312	316 109	338 651	83,1	84,2	83,6	80,5
Außerhalb geschlossener Ortslage										
Kraftträder ¹⁾ (ohne Kraftroller)	8 176	8 307	7 992	7 187	6 247	6 578	3,2	1,9	1,7	1,6
Kraftroller ¹⁾ (Motorroller)	412	761	1 232	1 501	2 034	2 635	0,1	0,4	0,5	0,6
Personenkraftwagen 2)	12 580	14 905	19 785	23 926	28 173	40 765	4,9	6,4	7,4	9,7
Kraft- und Oberleitungsbusse 2)	738	752	963	1 018	988	1 223	0,3	0,3	0,3	0,3
Liefer- und Lastkraftwagen zusammen	10 294	10 481	12 567	11 995	12 300	15 377	4,0	3,2	3,3	3,7
davon ohne Anhänger	4 882	4 566	5 464	5 230	6 254	8 493	1,9	1,4	1,7	2,0
mit Anhänger	5 412	5 915	7 103	6 765	6 046	6 884	2,1	1,8	1,6	1,7
Zugmaschinen ²⁾ und Sattelschlepper	718	747	940	926	1 095	1 422	0,3	0,3	0,3	0,3
Sonstige Kraftfahrzeuge 2)3)	1 495	1 696	1 673	1 572	125	137	0,6	0,4	0,0	0,0
Straßen- und Eisenbahnen	258	216	243	260	247	331	0,1	0,1	0,1	0,1
Mopeds und sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor	481	1 071	2 351	3 114	3 478	4 459	0,2	0,8	0,9	1,1
Fahrräder (ohne Hilfsmotor)	3 572	3 426	3 114	2 755	2 683	3 441	1,4	0,7	0,7	0,8
Fußgänger	2 676	3 009	3 153	3 414	3 128	3 711	1,1	0,9	0,8	0,9
Sonstige Verkehrsteilnehmer	1 618	1 625	1 615	1 620	1 595	1 720	0,7	0,4	0,4	0,4
Verkehrsteilnehmer zusammen	43 018	46 996	55 633	59 288	62 093	81 799	16,9	15,8	16,4	19,5

Anmerkungen S. 38

6. Nach Straßenverkehrsunfällen flüchtig gewordene Verkehrsteilnehmer nach Art der Beteiligung

Art des Verkehrsteilnehmers	Flüchtige Verkehrsteilnehmer							
	insgesamt				Anteil an der Gesamtzahl der betr. Verkehrsteilnehmer			
	1955	1956	1957	1958	1955	1956	1957	1958
	Anzahl				vH			
Kraftträder ¹⁾ (ohne Kraftroller)	879	921	841	861	2,0	2,2	2,5	2,9
Kraftroller ¹⁾ (Motorroller)	109	173	253	273	1,2	1,4	1,6	1,7
Personenkraftwagen 2)	3 681	5 352	6 800	8 305	3,1	3,5	4,0	4,0
Kraft- und Oberleitungsbusse 2)	73	113	140	155	1,3	1,8	2,3	2,3
Liefer- und Lastkraftwagen zusammen	2 216	2 817	3 285	3 521	3,6	4,5	5,4	5,3
davon ohne Anhänger	1 336	1 697	2 205	2 410	3,3	4,1	4,9	4,9
mit Anhänger	880	1 120	1 080	1 111	4,2	5,3	6,5	6,3
Sonstige Kraftfahrzeuge 2)3)	386	448	342	321	3,8	4,4	8,6	7,1
Kraftfahrzeuge zusammen	7 344	9 824	11 661	13 436	2,9	3,4	4,0	4,1
Straßenbahnen	7	9	15	10	0,1	0,1	0,2	0,2
Mopeds und sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor	262	373	546	743	1,5	1,7	2,2	2,7
Fahrräder (ohne Hilfsmotor)	407	419	470	455	1,5	1,7	2,0	1,9
Fußgänger	140	191	248	218	0,5	0,6	0,9	0,8
Sonstige Verkehrsteilnehmer 4)	232	329	298	385	7,2	10,3	12,1	15,4
Flüchtige Verkehrsteilnehmer insgesamt 4)	8 392	11 145	13 238	15 247	2,5	3,0	3,5	3,7

Anmerkungen 1-3 S. 38. - 4) Ohne Eisenbahnen und geführte oder frei herumlaufende Tiere, bei denen es keine Fluchtmöglichkeit gibt.

Art der Ursache	Unfallursachen								
	insgesamt						Anteil an sämtlichen Unfallursachen		
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1956	1957	1958
	Anzahl						vH		
Ursachen beim Führer des Fahrzeuges									
Krafttradfahrer	25 268	26 764	27 401	27 424	26 269	24 404	10,6	10,6	8,9
Personenkraftwagenfahrer	43 154	52 127	67 032	84 332	91 925	111 048	32,5	36,9	40,6
Kraftomnibusfahrer	1 663	2 000	2 391	2 948	2 868	3 259	1,1	1,2	1,2
Lastkraftwagenfahrer	33 321	36 247	40 754	41 961	39 920	43 945	16,2	16,0	16,1
Mopedfahrer 1) . . . . .	.	.	11 561	14 731	16 419	17 296	5,7	6,6	6,3
Radfahrer 2)	20 427	22 505	16 992	15 223	13 945	13 414	5,9	5,6	4,9
Straßenbahnfahrer	1 112	1 285	1 466	1 695	1 656	1 487	0,6	0,7	0,6
Führer eines sonstigen Fahrzeuges	1 773	1 650	1 790	1 821	1 679	1 884	0,7	0,7	0,7
Zusammen	126 718	142 578	169 387	190 135	194 681	216 737	73,3	78,3	79,3
davon									
Nichtbeachten der Vorfahrt	27 366	31 261	34 541	38 048	32 857	31 826	14,7	13,2	11,6
Falsches Einbiegen oder Wenden	12 680	13 456	15 315	17 400	18 672	22 059	6,7	7,5	8,1
Fehler beim Überholvorgang oder beim Vorbeifahren	26 757	28 255	31 731	34 914	33 883	38 076	13,4	13,6	13,9
Fehler beim Begegnungsverkehr	-	-	-	-	8 317	11 718	.	3,3	4,3
Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung 3)	3 690	4 338	4 409	3 605	1 101	1 157	1,4	0,5	0,4
Falsches Verhalten an markierten Fußgängerüberwegen	-	-	-	-	638	741	.	0,3	0,3
Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen	3 077	3 212	3 240	2 287	1 942	1 974	0,9	0,8	0,7
Nichtbeachten der von anderen Fahrzeugführern gegebenen Zeichen	2 453	1 717	1 633	1 233	1 130	1 128	0,5	0,5	0,4
Vorschriftswidriges Fahren an Straßenbahnhaltestellen	290	268	308	308	260	250	0,1	0,1	0,1
Nichtbeachten der Abblendvorschriften	732	763	653	603	536	450	0,2	0,2	0,2
Nichtbeachten der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen	535	621	687	714	766	690	0,3	0,3	0,3
Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn	6 578	6 934	10 653	11 683	11 424	12 126	4,5	4,6	4,4
Verkehrswidriges Parken	825	829	902	931	786	841	0,3	0,3	0,3
Übermäßige Geschwindigkeit	14 831	16 755	22 249	25 930	22 748	24 523	10,0	9,1	9,0
Zu dichtes Auffahren im Verkehr	8 453	11 730	15 344	18 585	22 393	28 838	7,2	9,0	10,6
Unachtsames Öffnen der Wagentür	1 305	1 347	1 432	1 478	1 486	1 666	0,6	0,6	0,6
Unachtsames Zurück-, Ein- und Ausfahren	5 062	6 415	7 688	10 402	11 817	14 016	4,0	4,8	5,1
Fahrer unter Alkoholeinfluß	6 927	8 215	10 568	12 805	14 573	14 592	4,9	5,9	5,3
Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers	514	588	705	722	708	733	0,4	0,3	0,3
Körperliche und gesundheitliche Behinderung des Fahrers	366	321	337	364	356	345	0,1	0,1	0,1
Sonstige Ursachen beim Führer des Fahrzeuges	4 277	5 553	6 992	8 123	8 288	8 988	3,1	3,3	3,3
Ursachen beim Fahrzeug (techn. Mängel) und seiner Ladung									
Krafttrad	655	611	592	512	506	447	0,2	0,2	0,2
Personenkraftwagen	1 150	1 094	1 143	1 491	1 607	1 577	0,6	0,6	0,6
Kraftomnibus	74	71	68	78	77	69	0,0	0,0	0,0
Lastkraftwagen, Zugmaschinen	2 819 ⁴⁾	2 695 ⁴⁾	2 780	2 745	2 458	2 509	1,1	1,0	0,9
Moped u. sonst. Fahrrad mit Hilfsmotor . . . . .	.	.	283	397	409	388	0,2	0,2	0,2
Fahrrad (ohne Hilfsmotor)	854 ⁵⁾	885 ⁵⁾	567	582	495	522	0,2	0,2	0,2
Straßenbahn	41	60	48	37	28	28	0,0	0,0	0,0
Sonstiges Fahrzeug	507	715	662	663	427	358	0,2	0,2	0,1
Zusammen	6 100	6 131	6 143	6 505	6 007	5 898	2,5	2,4	2,2
davon									
Mängel an den Bremsen	1 496	1 265	1 226	1 302	1 124	1 141	0,5	0,4	0,4
Mängel an der Bereifung	715	773	799	988	1 146	1 069	0,4	0,5	0,4
Mängel an der Beleuchtungsanlage des Fahrzeuges	1 222	1 362	1 193	1 170	903	896	0,5	0,4	0,3
Ursachen bei der Ladung oder Besetzung (Überbesetzung)	760	819	825	880	966	1 060	0,3	0,4	0,4
Sonstige Ursachen beim Fahrzeug	1 907	1 912	2 100	2 165	1 868	1 732	0,8	0,7	0,7

bare Unfallursachen und Umstände

Teil II/A

Art der Ursache	Unfallursachen								
	insgesamt						Anteil an sämtlichen Unfallursachen		
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1956	1957	1958
	Anzahl						vH		
Ursachen beim Fußgänger zusammen	17 326	18 815	20 890	23 184	22 569	22 475	8,9	9,1	8,2
davon									
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	12 509	13 842	15 838	17 387	16 538	16 430	6,7	6,6	6,0
darunter									
unter 14 Jahren	4 202	4 482	5 637	6 064	6 314	6 488	2,3	2,5	2,4
Auf- oder Abspringen auf bzw. von fahrende(n) Fahrzeuge(n)	340	343	302	306	297	291	0,1	0,1	0,1
Spielende Kinder auf der Fahrbahn	2 340	2 302	2 031	2 280	1 736	1 746	0,9	0,7	0,6
Alkoholeinfluß	1 294	1 544	1 841	2 142	2 398	2 388	0,8	1,0	0,9
Körperliche oder gesundheitliche Behinderung . . .	218	201	181	167	197	170	0,1	0,1	0,1
Sonstige Ursachen beim Fußgänger	625	583	697	902	1 403	1 450	0,3	0,6	0,5
Ursachen durch Straßenverhältnisse zusammen	23 569	24 508	31 754	31 509	18 744	21 089	12,2	7,5	7,7
davon									
Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn									
durch ausgeflossenes Öl, Dung usw.	1 907	2 074	2 465	2 342	2 684	2 427	0,9	1,1	0,9
" Schnee oder Eis	5 791	4 663	12 983	11 205	4 564	9 033	4,3	1,8	3,3
" Regen	10 038	12 759	11 073	12 699	7 718	6 023	4,9	3,1	2,2
Schlechter Zustand der Straßenoberfläche	1 299	1 257	1 384	1 438	1 066	956	0,6	0,4	0,4
Wechsel der Fahrbahndecke	304	199	198	194	166	96	0,1	0,1	0,0
Enge und Unübersichtlichkeit									
ständiger Zustand	2 370	1 683	1 515	1 468	900	941	0,6	0,4	0,3
durch Bauarbeiten bedingt	959	1 003	1 136	1 160	835	866	0,5	0,3	0,3
Unzureichende Beschilderung der Straße	120	92	113	106	88	103	0,0	0,0	0,0
Unzureichende Beleuchtung der Straße und der Verkehrszeichen	260	244	271	295	193	184	0,1	0,1	0,1
Sonstige Mängel der Straße	521	534	616	602	530	460	0,2	0,2	0,2
Ursachen durch Witterungseinflüsse zusammen	4 978	3 947	3 985	3 943	2 475	2 982	1,5	1,0	1,1
davon									
Sichtbehinderung durch Nebel	2 499	1 152	2 259	1 723	1 194	1 251	0,7	0,5	0,5
" " starken Regen, Hagelschauer, Schneegestöber usw.	2 181	2 479	1 476	1 917	855	1 302	0,7	0,3	0,5
Sonstige Witterungseinflüsse	298	316	250	303	426	429	0,1	0,2	0,1
Ursachen durch andere Einflüsse zusammen	3 867	3 689	4 142	4 202	4 332	4 162	1,6	1,7	1,5
davon									
Tiere auf der Fahrbahn	1 976	2073	2 302	2 394	2 360	2 306	0,9	0,9	0,8
Sonstiges Hindernis auf der Fahrbahn	744	827	855	1 065	1 031	1 090	0,4	0,4	0,4
Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranken . .	36	40	33	42	43	29	0,0	0,0	0,0
Sonstige Einflüsse	1 111	749	952	701	898	737	0,3	0,4	0,3
Unfallursachen insgesamt	182 558	199 668	236 301	259 478	248 808	273 343	100	100	100

1) Einschl. Führer von sonstigen Fahrrädern mit Hilfsmotor. 1953 und 1954 bei "Radfahrer" enthalten. - 2) Ohne Führer von Fahrrädern mit Hilfsmotor. 1953 und 1954 einschl. Führer von Mopeds und sonstigen Fahrrädern mit Hilfsmotor. - 3) Zeichen des Polizeibeamten, Ampeln usw., jedoch ab 1957 ohne Verkehrszeichen. - 4) Bei "Fahrrad" enthalten. - 5) Einschl. Mopeds u. sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor. - 6) Einschl. Gehen oder Stehen auf der Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten.

Teil II/A

8. Vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen

Lfd. Nr.	Art der Ursache								
		Krafträder, Kraftroller				Personenkraftwagen			
		1955	1956	1957	1958	1955	1956	1957	1958
	Ursachen beim Führer des Fahrzeuges								
1	Nichtbeachten der Vorfahrt	3 974	3 649	3 145	2 573	16 143	20 089	18 217	19 001
2	Falsches Einbiegen oder Wenden	1 341	1 338	1 330	1 289	5 551	7 197	8 351	11 029
3	Fehler beim Überholvorgang oder beim Vorbeifahren . .	5 595	5 266	4 569	4 389	11 122	13 818	14 419	17 520
4	Fehler beim Begegnungsverkehr	-	-	925	1 136	-	-	3 601	5 681
5	Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung ¹⁾ .	551	437	143	108	2 152	1 841	572	653
6	Falsches Verhalten an markierten Fußgängerüberwegen .	-	-	166	188	-	-	238	266
7	Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen	304	209	172	148	729	498	473	604
8	Nichtbeachten der von anderen Fahrzeugführern gegebenen Zeichen	581	443	341	318	587	488	480	526
9	Vorschriftswidriges Fahren an Straßenbahnhaltestellen	97	73	63	51	90	117	89	105
10	Nichtbeachten der Abblendvorschriften	82	40	39	27	326	336	311	292
11	Nichtbeachten der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen	128	135	126	74	230	267	295	295
12	Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn	2 116	2 143	1 844	1 583	3 628	4 586	4 998	5 864
13	Verkehrswidriges Parken	56	49	39	59	383	428	409	420
14	Übermäßige Geschwindigkeit	5 638	5 928	5 031	4 454	9 905	12 862	12 237	13 800
15	Zu dichtes Auffahren im Verkehr	2 763	3 083	3 472	3 711	6 492	8 677	11 219	15 780
16	Unachtsames Öffnen der Wagentür	-	-	-	-	1 069	1 149	1 168	1 281
17	Unachtsames Zurück-, Ein- oder Ausfahren	170	208	240	220	3 295	4 779	5 964	7 592
18	Fahrer unter Alkoholeinfluß	2 653	2 885	3 114	2 742	3 467	4 735	5 794	6 572
19	Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers	79	76	59	38	198	255	302	347
20	Körperliche oder gesundheitliche Behinderung des Fahrers	59	55	27	42	96	101	135	119
21	Sonstige Ursachen beim Führer des Fahrzeuges	1 214	1 407	1 424	1 254	1 569	2 109	2 653	3 301
22	Zusammen	27 401	27 424	26 269	24 404	67 032	84 332	91 925	111 048
	Ursachen beim Fahrzeug (techn. Mängel) und seiner Ladung								
23	Mängel an den Bremsen	122	111	94	88	282	357	321	354
24	Mängel an der Lenkung	24	24	12	13	101	101	102	77
25	Mängel an Achsen, Federn und Rädern	51	43	31	26	104	127	91	108
26	Mängel an der Bereifung	147	114	154	134	350	574	742	672
27	Mängel an der Zugvorrichtung	18	14	16	10	37	45	48	29
28	Mängel an der Beleuchtungsanlage des Fahrzeuges . . .	75	84	65	62	95	85	105	96
29	Mängel oder Versagen der Fahrtrichtungsanzeiger . . .	-	-	-	-	33	51	36	44
30	Ursachen bei der Ladung oder Besetzung (Überbesetzung)	25	33	30	31	39	35	51	61
31	Sonstige Ursachen beim Fahrzeug	130	89	104	83	102	116	111	136
32	Zusammen	592	512	506	447	1 143	1 491	1 607	1 577
33	Ursachen beim Fahrzeugführer und Fahrzeug insgesamt	27 993	27 936	26 775	24 851	68 175	85 823	93 532	112 625

1) Zeichen des Polizeibeamten, Ampeln usw., jedoch ab 1957 ohne Verkehrszeichen.

bei Fahrzeugen und ihren Führern nach Verursachern

Teil II/A

Unfallursachen bei nachstehenden Fahrzeugen oder ihren Führern

Kraft- und Oberleitungsbusse				Liefer- und Lastkraftwagen, Zugmaschinen				Mopeds und sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor				Fahrräder (ohne Hilfsmotor)				Lfd. Nr.
1955	1956	1957	1958	1955	1956	1957	1958	1955	1956	1957	1958	1955	1956	1957	1958	
278	377	273	254	6 514	6 333	4 916	4 375	2 300	2 772	2 769	2 572	4 873	4 370	3 241	2 782	1
224	343	356	392	3 974	4 173	4 268	4 780	1 096	1 388	1 566	1 735	2 944	2 698	2 582	2 600	2
865	1 110	1 104	1 187	9 648	9 891	8 871	9 667	1 748	2 186	2 323	2 601	2 036	1 745	1 594	1 651	3
-	-	238	283	-	-	2 216	2 937	-	-	657	845	-	-	567	706	4
36	51	8	26	802	632	169	160	272	255	80	97	510	339	95	90	5
-	-	7	10	-	-	53	71	-	-	99	120	-	-	68	80	6
21	8	14	14	630	393	300	337	355	291	290	232	1 148	855	676	609	7
14	12	12	12	245	164	143	147	76	57	83	72	94	55	50	42	8
3	5	7	7	42	47	33	26	23	25	31	25	47	34	32	33	9
8	7	9	3	186	154	112	91	6	9	12	4	6	5	-	2	10
7	5	10	6	283	261	269	254	19	24	40	37	14	14	19	17	11
153	144	118	113	2 421	2 330	1 986	2 141	928	1 213	1 139	1 165	1 291	1 160	1 236	1 121	12
11	10	4	10	344	340	251	277	22	31	28	30	21	23	20	18	13
231	244	121	180	4 718	4 735	3 458	4 001	1 002	1 402	1 288	1 505	541	533	441	444	14
283	354	309	434	4 248	4 664	5 159	6 318	559	830	1 148	1 556	457	444	507	524	15
10	13	14	17	345	311	293	362	-	-	-	-	-	-	-	-	16
127	142	175	191	3 626	4 621	4 692	5 246	86	151	217	214	202	236	291	281	17
26	25	19	23	1 088	1 186	1 206	1 076	2 016	2 659	3 015	2 823	1 252	1 251	1 371	1 294	18
5	4	3	2	367	316	282	290	37	54	47	39	17	16	12	13	19
2	2	-	-	27	38	28	26	64	65	67	76	84	98	94	76	20
87	92	67	95	1 246	1 372	1 215	1 363	952	1 319	1 520	1 548	1 455	1 347	1 049	1 031	21
2 391	2 948	2 868	3 259	40 754	41 961	39 920	43 945	11 561	14 731	16 419	17 296	16 992	15 223	13 945	13 414	22
19	16	21	19	610	593	509	465	38	73	64	94	101	103	81	92	23
2	6	2	3	142	133	103	71	12	15	22	18	17	16	8	7	24
7	13	5	1	248	264	228	210	16	21	33	21	9	12	15	12	25
5	3	4	2	278	273	209	225	12	17	30	27	6	6	6	8	26
1	4	4	-	236	216	209	180	8	9	9	9	9	5	11	10	27
1	7	3	3	286	235	174	208	89	113	85	93	288	269	243	229	28
-	-	-	-	75	81	56	44	-	-	-	-	-	-	-	-	29
-	-	-	6	602	640	682	764	37	62	79	63	85	77	81	98	30
33	29	38	35	303	310	288	342	71	87	87	63	52	94	50	66	31
68	78	77	69	2 780	2 745	2 458	2 509	283	397	409	388	567	582	495	522	32
2 459	3 026	2 945	3 328	43 534	44 706	42 378	46 454	11 846	15 128	16 828	17 684	17 559	15 805	14 440	13 936	33

Teil II/A

9. Ausgewählte vorläufig festgestellte unmittelbare Unfallursachen und Umstände bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden

Art der Ursache	Unfallursachen bzw. Umstände bei Unfällen mit Personenschaden							
	insgesamt				darunter bei Unfällen innerhalb geschlossener Ortslage			
	1955	1956	1957	1958	1955	1956	1957	1958
Ursachen beim Führer des Fahrzeuges zusammen .	78 163	82 136	81 543	80 912	61 677	64 516	62 428	57 925
darunter								
Nichtbeachten der Vorfahrt	17 340	17 989	15 889	15 001	15 679	16 268	14 261	12 931
Falsches Einbiegen oder Wenden	6 975	7 268	7 739	7 713	6 024	6 298	6 668	6 275
Fehler beim Überholvorgang oder beim Vorbeifahren	12 825	12 596	11 326	11 172	9 598	9 650	8 491	7 833
Fehler beim Begegnungsverkehr . . . . .	.	.	2 981	3 771	.	.	2 103	2 580
Falsches Verhalten an markierten Fußgängerüberwegen . . . . .	.	.	580	668	.	.	574	659
Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen	1 828	1 319	1 052	920	1 513	1 046	814	645
Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn	5 977	6 304	6 017	5 793	4 200	4 347	4 121	3 730
Übermäßige Geschwindigkeit	11 428	13 052	12 357	12 621	7 976	9 063	8 121	7 341
Zu dichtes Auffahren im Verkehr	3 259	3 544	3 430	3 730	2 434	2 657	2 492	2 469
Unachtsames Öffnen der Wagentür	988	976	889	966	964	964	861	936
Unachtsames Zurück-, Ein- oder Ausfahren . .	1 365	1 756	1 944	1 936	1 239	1 584	1 745	1 653
Fahrer unter Alkoholeinfluß	7 354	8 577	9 784	9 369	5 453	6 340	7 074	6 323
Ursachen beim Fahrzeug und seiner Ladung zusammen	3 115	3 285	2 886	2 778	2 026	2 099	1 760	1 586
darunter								
Mängel an den Bremsen	468	544	401	474	363	418	305	347
Mängel an der Bereifung	442	535	632	594	179	240	243	168
Mängel an der Beleuchtungsanlage des Fahrzeuges	821	832	606	562	512	524	375	336
Ursachen bei der Ladung oder Besetzung (Überbesetzung)	375	369	390	411	293	263	274	268
Ursachen beim Fußgänger zusammen	19 441	21 504	20 832	20 702	17 751	19 284	18 526	17 976
darunter								
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn 1)	14 757	16 172	15 339	14 513	13 556	14 617	13 802	12 771
Spielende Kinder auf der Fahrbahn	1 918	2 135	1 619	1 583	1 754	1 942	1 472	1 406
Alkoholeinfluß	1 679	1 942	2 160	1 907	1 452	1 667	1 810	1 580
Ursachen durch Straßenverhältnisse zusammen .	13 105	12 731	8 107	7 809	9 519	9 462	5 766	5 062
darunter								
Glätte oder Schlupfrigkeit der Fahrbahn durch ausgeflossenes Öl, Dung usw. . . .	1 729	1 572	1 772	1 608	1 467	1 338	1 513	1 294
" Schnee oder Eis	3 802	3 219	1 458	2 303	2 377	2 133	695	1 088
" Regen	4 949	5 528	3 065	2 284	3 769	4 235	2 229	1 522
Schlechter Zustand der Straßenoberfläche . .	830	828	640	520	549	555	450	375
Enge und Unübersichtlichkeit	1 094	938	621	645	829	700	466	472
Ursachen durch Witterungseinflüsse zusammen .	1 771	1 851	1 150	1 337	915	983	546	619
darunter								
Sichtbehinderung durch Nebel	927	823	533	537	384	375	205	190
" " starken Regen, Hagel- schauer, Schneegestöber usw.	718	880	404	589	469	525	224	328
Ursachen durch andere Einflüsse zusammen . . .	2 437	2 161	2 246	2 010	1 747	1 573	1 586	1 323
darunter								
Tiere auf der Fahrbahn	1 312	1 173	1 091	1 002	936	823	756	623
Sonstiges Hindernis auf der Fahrbahn	477	561	563	543	346	411	411	370
Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranken	14	15	16	12	9	11	13	11

1) Einschl. Gehen oder Stehen auf der Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten.

10. Verunglückte Personen nach Unfallart und Ortslage

Unfallart	Straßenverkehrsunfälle											
	insgesamt						darunter innerhalb geschlossener Ortslage					
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1953	1954	1955	1956	1957	1958
	Anzahl						vH					
Getötete Personen												
Unfälle durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen . .	1 087	1 140	1 219	1 319	1 158	1 088	64,8	63,5	65,7	64,4	61,1	45,7
Unfälle durch Auffahren eines Fahrzeuges												
auf ein voranfahrendes oder im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug . . .	233	272	1 004 ¹⁾	268	265	209	49,4	51,8	43,8 ¹⁾	44,4	43,0	44,0
auf ein parkendes Fahrzeug oder einen sonstigen Gegenstand auf oder neben der Fahrbahn	538	611	. 2)	726	758	733	41,4	46,3	. 2)	44,4	39,3	35,6
Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	1 059	1 187	1 178	1 380	1 246	1 131	80,6	79,4	81,3	81,2	79,5	67,9
Unfälle anderer Art	480	471	490	495	458	424	60,6	62,8	67,3	65,7	60,0	57,5
Zusammen	3 397	3 681	3 891	4 188	3 885	3 585	64,4	64,8	65,0	65,4	61,4	51,9
Schwerverletzte Personen												
Unfälle durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen . .	13 409	13 982	14 732	15 797	15 399	14 402	78,5	78,6	78,8	78,7	77,0	70,5
Unfälle durch Auffahren eines Fahrzeuges												
auf ein voranfahrendes oder im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug . . .	3 478	3 770	9 521 ¹⁾	4 105	3 685	3 547	66,3	63,8	56,1 ¹⁾	65,8	60,8	54,9
auf ein parkendes Fahrzeug oder einen sonstigen Gegenstand auf oder neben der Fahrbahn	4 070	4 748	. 2)	6 564	6 962	6 702	53,5	53,3	. 2)	53,7	51,6	44,6
Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	8 790	9 390	9 692	10 392	9 646	9 030	86,7	84,8	86,8	86,3	87,2	84,5
Unfälle anderer Art	4 999	5 643	6 509	6 818	7 034	6 676	69,7	71,5	72,1	72,6	71,4	66,6
Zusammen	34 746	37 533	40 454	43 676	42 726	40 357	75,2	74,4	74,3	74,6	72,8	67,3
Leichtverletzte Personen												
Unfälle durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen . .	22 233	24 433	27 309	28 479	27 459	28 306	85,2	86,0	86,0	86,4	85,0	80,1
Unfälle durch Auffahren eines Fahrzeuges												
auf ein voranfahrendes oder im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug . . .	6 569	7 388	14 863 ¹⁾	8 454	8 006	8 106	74,6	75,0	69,9 ¹⁾	75,7	71,3	65,6
auf ein parkendes Fahrzeug oder einen sonstigen Gegenstand auf oder neben der Fahrbahn	4 603	5 223	. 2)	7 250	7 572	7 900	67,6	66,2	. 2)	64,8	63,5	55,9
Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	9 948	10 680	11 593	11 890	11 398	11 694	89,3	88,8	89,7	90,8	90,8	88,8
Unfälle anderer Art	8 036	9 537	12 065	12 112	12 380	12 124	80,6	82,0	82,4	82,8	81,0	77,7
Zusammen	51 389	57 261	65 830	68 185	66 815	68 130	82,4	82,6	82,4	82,9	81,1	76,7
Verunglückte Personen insgesamt												
Unfälle durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen . .	36 729	39 555	43 260	45 595	44 016	43 796	82,2	82,7	83,0	83,1	81,5	76,1
Unfälle durch Auffahren eines Fahrzeuges												
auf ein voranfahrendes oder im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug . . .	10 280	11 430	25 388 ¹⁾	12 827	11 956	11 862	71,2	70,8	63,7 ¹⁾	71,9	67,5	62,0
auf ein parkendes Fahrzeug oder einen sonstigen Gegenstand auf oder neben der Fahrbahn	9 211	10 582	. 2)	14 540	15 292	15 335	59,9	59,2	. 2)	58,8	56,9	50,0
Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	19 797	21 257	22 463	23 662	22 290	21 855	87,7	86,5	88,0	88,3	88,6	85,9
Unfälle anderer Art	13 515	15 651	19 064	19 425	19 872	19 224	75,9	77,6	78,5	78,8	77,1	73,4
Insgesamt	89 532	98 475	110 175	116 049	113 426	112 072	78,9	78,8	78,8	79,2	77,3	72,5

1) Einschl. "Unfälle durch Auffahren eines Fahrzeuges auf ein parkendes Fahrzeug oder einen sonstigen Gegenstand auf oder neben der Fahrbahn". - 2) Bei "Unfällen durch Auffahren eines Fahrzeuges auf ein voranfahrendes oder im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug" enthalten.

Teil II/A

11. Verunglückte Personen

Jahr	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sep- tember	Oktober	No- vember	De- zember	Insgesamt
Innerhalb geschlossener Ortslage													
Getötete Personen													
1953	104	84	160	191	215	195	201	185	210	252	188	202	2 187
1954	129	113	157	208	191	186	224	210	216	280	250	223	2 387
1955	120	131	159	166	187	198	246	237	249	310	251	275	2 529
1956	178	98	211	197	220	212	255	263	269	282	284	268	2 737
1957	205	219	190	201	243	220	235	222	147	185	178	140	2 385
1958	141	124	116	138	165	138	153	170	182	171	171	193	1 862
Schwerverletzte Personen													
1953	1 067	1 109	1 775	2 176	2 645	2 574	3 082	2 676	2 651	2 453	1 937	1 972	26 117
1954	1 145	1 268	1 809	2 118	2 536	2 647	2 803	2 780	2 854	2 969	2 584	2 412	27 925
1955	1 433	1 430	1 666	2 318	2 826	2 721	3 093	3 078	3 221	3 119	2 479	2 666	30 050
1956	1 914	1 008	2 077	2 437	3 062	3 123	3 559	3 341	3 382	3 215	2 768	2 697	32 583
1957	2 034	2 258	2 769	2 843	3 047	3 044	3 368	3 094	2 090	2 447	2 241	1 883	31 118
1958	1 660	1 718	1 683	1 901	2 597	2 308	2 632	2 751	2 695	2 593	2 147	2 476	27 161
Leichtverletzte Personen													
1953	1 553	1 571	2 713	3 491	4 457	4 292	4 487	4 699	4 765	4 152	3 182	2 968	42 330
1954	1 669	1 958	2 982	3 581	4 746	4 843	4 813	4 962	5 009	4 935	4 020	3 784	47 302
1955	2 205	2 192	2 816	4 026	5 157	5 333	6 251	6 004	5 869	5 567	4 454	4 358	54 232
1956	3 007	1 859	3 398	4 197	5 596	5 714	6 319	5 887	6 066	5 646	4 558	4 288	56 535
1957	3 265	3 457	4 234	4 710	5 662	5 482	6 493	5 567	3 879	4 408	3 814	3 245	54 216
1958	2 841	2 982	3 030	3 660	5 089	4 932	5 537	5 404	5 387	5 241	3 880	4 243	52 226
Verletzte Personen zusammen													
1953	2 620	2 680	4 488	5 667	7 102	6 866	7 569	7 375	7 416	6 605	5 119	4 940	68 447
1954	2 814	3 226	4 791	5 699	7 282	7 490	7 616	7 742	7 863	7 904	6 604	6 196	75 227
1955	3 638	3 622	4 482	6 344	7 983	8 054	9 344	9 082	9 090	8 686	6 933	7 024	84 282
1956	4 921	2 867	5 475	6 634	8 658	8 837	9 878	9 228	9 448	8 861	7 326	6 985	89 118
1957	5 299	5 715	7 003	7 553	8 709	8 526	9 861	8 661	5 969	6 855	6 055	5 128	85 334
1958	4 501	4 700	4 713	5 561	7 686	7 240	8 169	8 155	8 082	7 834	6 027	6 719	79 387
Verunglückte Personen insgesamt													
1953	2 724	2 764	4 648	5 858	7 317	7 061	7 770	7 560	7 626	6 857	5 307	5 142	70 634
1954	2 943	3 339	4 948	5 907	7 473	7 676	7 840	7 952	8 079	8 184	6 854	6 419	77 614
1955	3 758	3 753	4 641	6 510	8 170	8 252	9 590	9 319	9 339	8 996	7 184	7 299	86 811
1956	5 099	2 965	5 686	6 831	8 878	9 049	10 133	9 491	9 717	9 143	7 610	7 253	91 855
1957	5 504	5 934	7 193	7 754	8 952	8 746	10 096	8 883	6 116	7 040	6 233	5 268	87 719
1958	4 642	4 824	4 829	5 699	7 851	7 378	8 322	8 325	8 264	8 005	6 198	6 912	81 249
Außerhalb geschlossener Ortslage													
Getötete Personen													
1953	54	54	92	99	109	115	115	157	111	120	98	86	1 210
1954	62	73	64	100	114	119	130	105	160	120	138	109	1 294
1955	77	55	78	107	120	127	145	128	127	147	125	126	1 362
1956	94	44	93	89	144	131	144	143	161	137	135	136	1 451
1957	73	84	114	94	140	132	155	168	152	129	126	133	1 500
1958	98	103	94	104	174	145	174	178	183	172	149	149	1 723
Schwerverletzte Personen													
1953	389	334	588	632	931	808	910	1 009	925	834	661	608	8 629
1954	423	470	568	639	921	990	886	1 013	1 069	952	839	838	9 608
1955	495	467	564	716	961	996	1 171	1 057	1 104	1 080	900	893	10 404
1956	593	369	637	722	1 109	994	1 267	1 245	1 266	1 028	951	912	11 093
1957	697	610	915	874	1 146	1 225	1 197	1 189	984	1 000	883	888	11 608
1958	788	730	801	891	1 321	1 234	1 415	1 437	1 265	1 304	1 029	981	13 196
Leichtverletzte Personen													
1953	526	399	569	634	920	918	1 032	1 080	907	884	617	573	9 059
1954	406	466	569	614	979	1 006	998	1 123	1 099	1 044	894	761	9 959
1955	625	615	617	691	1 017	1 106	1 210	1 310	1 282	1 156	1 038	931	11 598
1956	671	468	591	658	1 132	1 024	1 233	1 320	1 306	1 164	1 056	1 027	11 650
1957	741	710	839	962	1 138	1 330	1 384	1 231	1 039	1 213	1 028	984	12 599
1958	847	930	999	994	1 484	1 449	1 704	1 783	1 662	1 480	1 225	1 347	15 904
Verletzte Personen zusammen													
1953	915	733	1 157	1 266	1 851	1 726	1 942	2 089	1 832	1 718	1 278	1 181	17 688
1954	829	936	1 137	1 253	1 900	1 996	1 884	2 136	2 168	1 996	1 733	1 599	19 567
1955	1 120	1 082	1 181	1 407	1 978	2 102	2 381	2 367	2 386	2 236	1 938	1 824	22 002
1956	1 264	887	1 228	1 380	2 241	2 018	2 500	2 565	2 572	2 192	2 007	1 939	22 743
1957	1 438	1 320	1 754	1 836	2 284	2 555	2 581	2 420	2 023	2 213	1 911	1 872	24 207
1958	1 635	1 660	1 800	1 885	2 805	2 683	3 119	3 220	2 927	2 784	2 254	2 328	29 100
Verunglückte Personen insgesamt													
1953	969	787	1 249	1 365	1 960	1 841	2 057	2 246	1 943	1 838	1 376	1 267	18 898
1954	891	1 009	1 201	1 353	2 014	2 115	2 014	2 241	2 328	2 116	1 871	1 708	20 861
1955	1 197	1 137	1 259	1 514	2 098	2 229	2 526	2 495	2 513	2 383	2 063	1 950	23 364
1956	1 358	881	1 321	1 469	2 385	2 149	2 644	2 708	2 733	2 329	2 142	2 075	24 194
1957	1 511	1 404	1 868	1 930	2 424	2 687	2 736	2 588	2 175	2 342	2 037	2 005	25 707
1958	1 733	1 763	1 894	1 989	2 979	2 828	3 293	3 398	3 110	2 956	2 403	2 477	30 823

nach Monaten und Ortslage

Teil II/A

Jahr	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sep- tember	Oktober	No- vember	De- zember	Insgesamt
Innerhalb und außerhalb geschlossener Ortslage													
Getötete Personen													
1953	158	138	252	290	324	310	316	342	321	372	286	288	3 397
1954	191	186	221	308	305	305	354	315	376	400	388	332	3 681
1955	197	186	237	273	307	325	391	365	376	457	376	401	3 891
1956	272	142	304	286	364	343	399	406	430	419	419	404	4 188
1957	278	303	304	295	383	352	390	390	299	314	304	273	3 885
1958	239	227	210	242	339	283	327	348	365	343	320	342	3 585
Schwerverletzte Personen													
1953	1 456	1 443	2 363	2 808	3 576	3 382	3 992	3 685	3 576	3 287	2 598	2 580	34 746
1954	1 568	1 738	2 377	2 757	3 457	3 637	3 689	3 793	3 923	3 921	3 423	3 250	37 533
1955	1 928	1 897	2 230	3 034	3 787	3 717	4 264	4 135	4 325	4 199	3 379	3 559	40 454
1956	2 507	1 377	2 714	3 159	4 171	4 117	4 826	4 586	4 648	4 243	3 719	3 609	43 676
1957	2 731	2 868	3 684	3 717	4 193	4 269	4 565	4 283	3 074	3 447	3 124	2 771	42 726
1958	2 448	2 448	2 484	2 792	3 918	3 542	4 047	4 188	3 960	3 897	3 176	3 457	40 357
Leichtverletzte Personen													
1953	2 079	1 970	3 282	4 125	5 377	5 210	5 519	5 779	5 672	5 036	3 799	3 541	51 389
1954	2 075	2 424	3 551	4 195	5 725	5 849	5 811	6 085	6 108	5 979	4 914	4 545	57 261
1955	2 830	2 807	3 433	4 717	6 174	6 439	7 461	7 314	7 151	6 723	5 492	5 289	65 830
1956	3 678	2 327	3 989	4 855	6 728	6 738	7 552	7 207	7 372	6 810	5 614	5 315	68 185
1957	4 006	4 167	5 073	5 672	6 800	6 812	7 877	6 798	4 918	5 621	4 842	4 229	66 815
1958	3 688	3 912	4 029	4 654	6 573	6 381	7 241	7 187	7 049	6 721	5 105	5 590	68 130
Verletzte Personen zusammen													
1953	3 535	3 413	5 645	6 933	8 953	8 592	9 511	9 464	9 248	8 323	6 397	6 121	86 135
1954	3 643	4 162	5 928	6 952	9 182	9 486	9 500	9 878	10 031	9 900	8 337	7 795	94 794
1955	4 758	4 704	5 663	7 751	9 961	10 156	11 725	11 449	11 476	10 922	8 871	8 848	106 284
1956	6 185	3 704	6 703	8 014	10 899	10 855	12 378	11 793	12 020	11 053	9 333	8 924	111 861
1957	6 737	7 035	8 757	9 389	10 993	11 081	12 442	11 081	7 992	9 068	7 966	7 000	109 541
1958	6 136	6 360	6 513	7 446	10 491	9 923	11 288	11 375	11 009	10 618	8 281	9 047	108 487
Verunglückte Personen insgesamt													
1953	3 693	3 551	5 897	7 223	9 277	8 902	9 827	9 806	9 569	8 695	6 683	6 409	89 532
1954	3 834	4 348	6 149	7 260	9 487	9 791	9 854	10 193	10 407	10 300	8 725	8 127	98 475
1955	4 955	4 890	5 900	8 024	10 268	10 481	12 116	11 814	11 852	11 379	9 247	9 249	110 175
1956	6 457	3 846	7 007	8 300	11 263	11 198	12 777	12 199	12 450	11 472	9 752	9 328	116 049
1957	7 015	7 338	9 061	9 684	11 376	11 433	12 832	11 471	8 291	9 382	8 270	7 273	113 426
1958	6 375	6 587	6 723	7 688	10 830	10 206	11 615	11 723	11 374	10 961	8 601	9 389	112 072

12. Verunglückte Personen nach Geschlecht und Art der Verkehrsbeteiligung

Verkehrsbeteiligung der verunglückten Personen	Verunglückte Personen											
	männlich				weiblich							
	1955	1956	1957	1958	1955	1956	1957	1958	1955	1956	1957	1958
	Anzahl								Anteil an der Gesamtzahl der betr. Verkehrsteilnehmer in vH			
Getötete Personen												
auf Kraftträdern . .	1 062	1 015	902	771	73	60	65	48	6,4	5,6	6,7	5,9
" Kraftwagen . . .	504	609	632	633	120	125	157	136	19,2	17,0	19,9	17,7
" Mopeds 1) . . .	318	375	359	368	21	10	14	6	6,2	2,6	3,8	1,6
" Fahrrädern 2) .	382	358	307	270	68	81	61	60	15,1	18,5	16,6	20,4
Fußgänger	867	1 025	925	866	427	483	421	386	33,0	32,0	31,3	30,8
Andere Personen . .	43	39	36	24	6	8	6	8	12,2	17,0	14,3	25,0
Zusammen	3 176	3 421	3 161	2 932	715	767	724	653	18,4	18,3	18,6	18,2
Verletzte Personen												
auf Kraftträdern . .	31 701	30 928	28 172	24 416	4 463	4 022	4 086	3 632	12,3	11,5	12,7	12,9
" Kraftwagen . . .	14 229	16 910	18 037	19 835	5 270	6 529	7 511	8 368	27,0	27,9	29,4	29,7
" Mopeds 1) . . .	9 502	12 235	13 730	14 309	796	778	686	682	7,7	6,0	4,8	4,5
" Fahrrädern 2) .	12 034	11 004	9 610	9 558	4 448	4 007	3 972	4 066	27,0	26,7	29,2	29,8
Fußgänger	13 152	13 953	12 776	12 916	9 305	9 955	9 830	9 891	41,4	41,6	43,5	43,4
Andere Personen . .	853	982	664	489	531	558	467	325	38,4	36,2	41,3	39,9
Zusammen	81 471	86 012	82 989	81 523	24 813	25 849	26 552	26 964	23,3	23,1	24,2	24,9
Verunglückte Personen												
auf Kraftträdern . .	32 763	31 943	29 074	25 187	4 536	4 082	4 151	3 680	12,2	11,3	12,5	12,7
" Kraftwagen . . .	14 733	17 519	18 669	20 468	5 390	6 654	7 668	8 504	26,8	27,5	29,1	29,4
" Mopeds 1) . . .	9 820	12 610	14 089	14 677	817	788	700	688	7,7	5,9	4,7	4,5
" Fahrrädern 2) .	12 416	11 362	9 917	9 828	4 516	4 088	4 033	4 135	26,7	26,5	28,9	29,6
Fußgänger	14 019	14 978	13 701	13 782	9 732	10 438	10 251	10 277	41,0	41,1	42,8	42,7
Andere Personen . .	896	1 021	700	513	537	566	473	333	37,5	35,7	40,3	39,4
Insgesamt	84 647	89 433	86 150	84 455	25 528	26 616	27 276	27 617	23,2	22,9	24,0	24,6

1) Einschl. sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor. - 2) Ohne Hilfsmotor.

Teil II/A

13. Verunglückte Personen nach Art der Verkehrsbeteiligung

Verkehrsbeteiligung der verunglückten Personen	Verunglückte Personen											
	insgesamt						darunter unter 14 Jahre					
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1953	1954	1955	1956	1957	1958
Anzahl												
Getötete Personen												
auf Kraftträdern	1 163	1 158	1 135	1 075	967	819	7	10	6	2	9	5
" Kraftwagen	488	543	624	734	789	769	15	19	19	17	18	17
" Mopeds 1) . . . . .	.	.	339	385	373	374	.	.	-	2	1	-
" Fahrrädern 2)	552	642	450	439	368	339	56	38	61	46	36	43
Fußgänger	1 139	1 266	1 294	1 508	1 346	1 252	291	322	265	322	303	274
Andere Personen	55	72	49	47	42	32	7	11	4	5	3	2
Zusammen	3 397	3 681	3 891	4 188	3 885	3 585	376	400	355	394	370	341
Schwerverletzte Personen												
auf Kraftträdern	12 989	13 818	13 154	13 191	12 168	10 114	134	144	117	98	139	95
" Kraftwagen	5 139	5 922	6 800	8 439	9 111	9 529	222	227	253	341	427	395
" Mopeds 1) . . . . .	.	.	4 000	5 145	5 779	5 771	.	.	22	26	38	32
" Fahrrädern 2)	7 198	7 805	5 688	5 378	4 893	4 599	811	687	593	657	586	618
Fußgänger	8 928	9 533	10 401	11 139	10 465	10 119	3 150	3 140	3 449	3 804	3 710	3 665
Andere Personen	492	455	411	384	310	225	40	53	30	44	23	20
Zusammen	34 746	37 533	40 454	43 676	42 726	40 357	4 357	4 251	4 464	4 970	4 923	4 825
Leichtverletzte Personen												
auf Kraftträdern	19 879	21 883	23 010	21 759	20 090	17 934	223	221	208	212	213	206
" Kraftwagen	8 622	10 567	12 699	15 000	16 437	18 674	280	393	390	593	658	804
" Mopeds 1) . . . . .	.	.	6 298	7 868	8 637	9 220	.	.	60	57	76	61
" Fahrrädern 2)	12 394	13 417	10 794	9 633	8 689	9 025	1 408	1 202	1 287	1 133	1 064	1 219
Fußgänger	9 545	10 362	12 056	12 769	12 141	12 688	3 316	3 526	4 056	4 608	4 606	4 931
Andere Personen	949	1 032	973	1 156	821	589	88	99	90	85	65	47
Zusammen	51 389	57 261	65 830	68 185	66 815	68 130	5 315	5 441	6 091	6 688	6 682	7 268
Sämtliche verletzten Personen												
auf Kraftträdern	32 868	35 701	36 164	34 950	32 258	28 048	357	365	325	310	352	301
" Kraftwagen	13 761	16 489	19 499	23 439	25 548	28 203	502	620	643	934	1 085	1 199
" Mopeds 1) . . . . .	.	.	10 298	13 013	14 416	14 991	.	.	82	83	114	93
" Fahrrädern 2)	19 592	21 222	16 482	15 011	13 582	13 624	2 219	1 889	1 880	1 790	1 650	1 837
Fußgänger	18 473	19 895	22 457	23 908	22 606	22 807	6 466	6 666	7 505	8 412	8 316	8 596
Andere Personen	1 441	1 487	1 384	1 540	1 131	814	128	152	120	129	88	67
Zusammen	86 135	94 794	106 284	111 861	109 541	108 487	9 672	9 692	10 555	11 658	11 605	12 093
Verunglückte Personen												
auf Kraftträdern	34 031	36 859	37 299	36 025	33 225	28 867	364	375	331	312	361	306
" Kraftwagen	14 249	17 032	20 123	24 173	26 337	28 972	517	639	662	951	1 103	1 216
" Mopeds 1) . . . . .	.	.	10 637	13 398	14 789	15 365	.	.	82	85	115	93
" Fahrrädern 2)	20 144	21 864	16 932	15 450	13 950	13 963	2 275	1 927	1 941	1 836	1 686	1 880
Fußgänger	19 612	21 161	23 751	25 416	23 952	24 059	6 757	6 988	7 770	8 734	8 619	8 870
Andere Personen	1 496	1 559	1 433	1 587	1 173	846	135	163	124	134	91	69
Insgesamt	89 532	98 475	110 175	116 049	113 426	112 072	10 048	10 092	10 910	12 052	11 975	12 434
Anteil an der Gesamtzahl der verunglückten Personen (vH)												
Getötete Personen												
auf Kraftträdern	1,3	1,2	1,0	0,9	0,8	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
" Kraftwagen	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
" Mopeds 1) . . . . .	.	.	0,3	0,3	0,3	0,3	.	.	-	0,0	0,0	-
" Fahrrädern 2)	0,6	0,6	0,4	0,4	0,3	0,3	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
Fußgänger	1,3	1,3	1,2	1,3	1,2	1,1	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3
Andere Personen	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zusammen	3,8	3,7	3,5	3,6	3,4	3,2	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3
Verletzte Personen												
auf Kraftträdern	36,7	36,2	32,8	30,1	28,5	25,0	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3
" Kraftwagen	15,4	16,8	17,7	20,2	22,5	25,2	0,6	0,6	0,6	0,8	1,0	1,1
" Mopeds 1) . . . . .	.	.	9,3	11,2	12,7	13,4	.	.	0,1	0,1	0,1	0,1
" Fahrrädern 2)	21,9	21,6	15,0	12,9	12,0	12,1	2,5	1,9	1,7	1,6	1,5	1,6
Fußgänger	20,6	20,2	20,4	20,6	19,9	20,4	7,2	6,8	6,8	7,2	7,3	7,6
Andere Personen	1,6	1,5	1,3	1,3	1,0	0,7	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Zusammen	96,2	96,3	96,5	96,4	96,6	96,8	10,8	9,8	9,6	10,1	10,3	10,8
Verunglückte Personen												
auf Kraftträdern	38,0	37,4	33,8	31,0	29,3	25,8	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3
" Kraftwagen	15,9	17,3	18,3	20,8	23,2	25,9	0,6	0,6	0,6	0,8	1,0	1,1
" Mopeds 1) . . . . .	.	.	9,6	11,6	13,0	13,7	.	.	0,1	0,1	0,1	0,1
" Fahrrädern 2)	22,5	22,2	15,4	13,3	12,3	12,4	2,6	1,9	1,8	1,6	1,5	1,6
Fußgänger	21,9	21,5	21,6	21,9	21,1	21,5	7,5	7,1	7,0	7,5	7,6	7,9
Andere Personen	1,7	1,6	1,3	1,4	1,1	0,7	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	11,2	10,2	9,9	10,4	10,6	11,1

1) Einschl. sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor. 1953 und 1954 bei "Fahrräder" enthalten. - 2) Ohne Hilfsmotor. 1953 und 1954 einschl. Mopeds und sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor.

14. Verunglückte Personen nach Art der Verkehrsbeteiligung und Ortslage

Verkehrsbeteiligung der verunglückten Personen	Verunglückte Personen											
	innerhalb geschlossener Ortslage			außerhalb geschlossener Ortslage			innerhalb geschlossener Ortslage			außerhalb geschlossener Ortslage		
	insgesamt						Anteil an der Gesamtzahl der betr. Verkehrsteilnehmer					
	1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958
	Anzahl						vH					
Getötete Personen												
auf Krafträdern	601	509	372	474	458	447	55,9	52,6	45,4	44,1	47,4	54,6
" Kraftwagen	277	276	186	457	513	583	37,7	35,0	24,2	62,3	65,0	75,8
" Mopeds ¹⁾	264	244	219	121	129	155	68,6	65,4	58,6	31,4	34,6	41,4
" Fahrrädern ²⁾	319	241	178	120	127	161	72,7	65,5	52,5	27,3	34,5	47,5
Fußgänger	1 240	1 086	881	268	260	371	82,2	80,7	70,4	17,8	19,3	29,6
Andere Personen	36	29	26	11	13	6	76,6	69,0	81,3	23,4	31,0	18,7
Zusammen	2 737	2 385	1 862	1 451	1 500	1 723	65,4	61,4	51,9	34,6	38,6	48,1
Schwerverletzte Personen												
auf Krafträdern	9 623	8 724	6 574	3 568	3 444	3 540	73,0	71,7	65,0	27,0	28,3	35,0
" Kraftwagen	4 401	4 344	3 848	4 038	4 767	5 681	52,2	47,7	40,4	47,8	52,3	59,6
" Mopeds ¹⁾	4 046	4 507	4 305	1 099	1 272	1 466	78,6	78,0	74,6	21,4	22,0	25,4
" Fahrrädern ²⁾	4 489	4 061	3 560	889	832	1 039	83,5	83,0	77,4	16,5	17,0	22,6
Fußgänger	9 724	9 245	8 702	1 415	1 220	1 417	87,3	88,3	86,0	12,7	11,7	14,0
Andere Personen	300	237	172	84	73	53	78,1	76,5	76,4	21,9	23,5	23,6
Zusammen	32 583	31 118	27 161	11 093	11 608	13 196	74,6	72,8	67,3	25,4	27,2	32,7
Leichtverletzte Personen												
auf Krafträdern	18 275	16 779	14 196	3 484	3 311	3 738	84,0	83,5	79,2	16,0	16,5	20,8
" Kraftwagen	10 102	10 398	10 513	4 898	6 039	8 161	67,3	63,3	56,3	32,7	36,7	43,7
" Mopeds ¹⁾	6 828	7 497	7 785	1 040	1 140	1 435	86,8	86,8	84,4	13,2	13,2	15,6
" Fahrrädern ²⁾	8 716	7 783	7 854	917	906	1 171	90,5	89,6	87,0	9,5	10,4	13,0
Fußgänger	11 616	11 037	11 392	1 153	1 104	1 296	91,0	90,9	89,8	9,0	9,1	10,2
Andere Personen	998	722	486	158	99	103	86,3	87,9	82,5	13,7	12,1	17,5
Zusammen	56 535	54 216	52 226	11 650	12 599	15 904	82,9	81,1	76,7	17,1	18,9	23,3
Sämtliche verletzten Personen												
auf Krafträdern	27 898	25 503	20 770	7 052	6 755	7 278	79,8	79,1	74,1	20,2	20,9	25,9
" Kraftwagen	14 503	14 742	14 361	8 936	10 806	13 842	61,9	57,7	50,9	38,1	42,3	49,1
" Mopeds ¹⁾	10 874	12 004	12 090	2 139	2 412	2 901	83,6	83,3	80,6	16,4	16,7	19,4
" Fahrrädern ²⁾	13 205	11 844	11 414	1 806	1 738	2 210	88,0	87,2	83,8	12,0	12,8	16,2
Fußgänger	21 340	20 282	20 094	2 568	2 324	2 713	89,3	89,7	88,1	10,7	10,3	11,9
Andere Personen	1 298	959	658	242	172	156	84,3	84,8	80,8	15,7	15,2	19,2
Zusammen	89 118	85 334	79 387	22 743	24 207	29 100	79,7	77,9	73,2	20,3	22,1	26,8
Verunglückte Personen												
auf Krafträdern	28 499	26 012	21 142	7 526	7 213	7 725	79,1	78,3	73,2	20,9	21,7	26,8
" Kraftwagen	14 780	15 018	14 547	9 393	11 319	14 425	61,1	57,0	50,2	38,9	43,0	49,8
" Mopeds ¹⁾	11 138	12 248	12 309	2 260	2 541	3 056	83,1	82,8	80,1	16,9	17,2	19,9
" Fahrrädern ²⁾	13 524	12 085	11 592	1 926	1 865	2 371	87,5	86,6	83,0	12,5	13,4	17,0
Fußgänger	22 580	21 368	20 975	2 836	2 584	3 084	88,8	89,2	87,2	11,2	10,8	12,8
Andere Personen	1 334	988	684	253	185	162	84,1	84,2	80,9	15,9	15,8	19,1
Insgesamt	91 855	87 719	81 249	24 194	25 707	30 823	79,2	77,3	72,5	20,8	22,7	27,5

1) Einschl. sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor. - 2) Ohne Hilfsmotor.

Lfd. Nr.	Verwaltungsbezirk	Straßenverkehrsunfälle										Zu- oder Abnahme gegenüber Vorjahr		
		insgesamt						darunter mit Personenschaden						
		1953	1954	1955	1956	1957	1958	1956	1957	1958	1957	1958		
		Anzahl						vH						
	Kreisfreie Städte:													
1	Düsseldorf	8 514	9 202	10 302	11 781	12 295	12 880	36,1	34,5	32,2	+	4,4	+	4,8
2	Duisburg	5 194	5 538	5 862	7 384	7 729	8 464	48,7	45,0	41,4	+	4,7	+	9,5
3	Essen	6 815	7 496	8 819	10 094	9 709	11 356	39,4	37,6	34,2	-	3,8	+	17,0
4	Krefeld	1 615	2 447	3 321	3 869	3 662	3 898	50,7	45,9	43,8	-	5,4	+	6,4
5	Leverkusen	805	972	1 041	1 251	1 192	1 388	48,8	49,1	43,4	-	4,7	+	16,4
6	M.Gladbach	1 721	2 007	2 273	2 558	2 564	2 747	45,5	43,2	40,3	+	0,2	+	7,1
7	Mülheim a.d.Ruhr	1 878	2 026	2 344	2 752	2 543	2 718	43,3	43,2	40,8	-	7,6	+	6,9
8	Neuß	957	1 093	1 225	1 462	1 409	1 592	45,1	44,4	36,2	-	3,6	+	13,0
9	Oberhausen	1 953	2 192	2 602	3 025	3 053	3 544	54,9	52,4	47,9	+	0,9	+	16,1
10	Remscheid	852	996	1 173	1 381	1 415	1 563	44,1	39,6	31,5	+	2,5	+	10,5
11	Rheydt	812	829	1 001	1 115	1 154	1 206	47,4	46,5	43,1	+	3,5	+	4,5
12	Solingen	1 265	1 360	1 677	1 854	1 807	1 962	45,7	42,7	36,6	-	2,5	+	8,6
13	Viersen	364	399	506	432	431	497	48,8	44,3	44,1	-	0,2	+	15,3
14	Wuppertal	2 489	2 913	3 481	4 918	5 211	5 797	36,6	33,0	29,0	+	6,0	+	11,2
15	Bonn	2 090	2 714	3 203	3 579	3 514	3 904	32,6	30,1	26,4	-	1,8	+	11,1
16	Köln	11 440	12 513	13 723	15 819	15 793	16 337	38,7	37,2	33,0	-	0,2	+	3,4
17	Aachen	1 873	2 136	2 560	2 859	2 837	3 333	34,8	33,2	28,8	-	0,8	+	17,5
18	Bocholt	245	279	290	342	335	328	56,7	50,4	45,4	-	2,0	-	2,1
19	Bottrop	779	856	983	1 158	1 188	1 275	57,2	55,1	46,4	+	2,6	+	7,3
20	Gelsenkirchen	2 367	2 983	3 932	4 124	4 528	4 999	51,5	50,2	45,5	+	9,8	+	10,4
21	Gladbeck	527	683	842	877	917	1 117	56,8	52,0	44,5	+	4,6	+	21,8
22	Münster (Westf.)	1 290	1 815	2 024	2 486	2 586	2 786	47,5	45,1	40,7	+	4,0	+	7,7
23	Recklinghausen	1 242	1 252	1 581	1 728	1 742	1 930	48,9	48,3	41,2	+	0,8	+	10,8
24	Bielefeld	1 204	1 471	2 166	2 977	2 652	2 780	43,7	41,3	37,1	-	10,9	+	4,8
25	Herford	612	638	718	757	726	753	48,3	45,6	43,6	-	4,1	+	3,7
26	Bochum	2 586	2 766	3 388	4 050	4 318	4 987	50,1	46,9	37,4	+	6,6	+	15,5
27	Castrop-Rauxel	640	670	785	906	914	995	58,8	55,9	49,3	+	0,9	+	8,9
28	Dortmund	6 993	7 813	8 891	9 897	10 015	10 502	47,2	44,3	39,4	+	1,2	+	4,9
29	Hagen	1 740	1 923	2 295	2 557	2 496	2 714	39,0	35,9	31,8	-	2,4	+	8,7
30	Hamm (Westf.)	690	821	900	994	1 057	990	54,9	50,0	41,3	+	6,3	-	6,3
31	Herne	862	837	1 091	1 168	1 155	1 334	51,5	48,7	40,5	-	1,1	+	15,5
32	Iserlohn	477	541	626	658	752	859	34,5	35,9	35,7	+	14,3	+	14,2
33	Lüdenscheid	494	559	673	627	551	620	33,0	36,1	28,2	-	12,1	+	12,5
34	Lünen	703	767	880	863	966	1 000	53,4	52,4	47,1	+	11,9	+	3,5
35	Siegen	346	438	515	617	593	653	37,9	36,4	31,5	-	3,9	+	10,1
36	Wanne-Eickel	612	634	802	926	918	1 028	55,4	52,7	45,1	-	0,9	+	12,0
37	Wattenscheid	473	608	685	632	722	730	53,5	52,6	44,8	+	14,2	+	1,1
38	Witten	659	713	880	1 036	1 064	1 170	49,3	45,4	39,2	+	2,7	+	10,0
39	Kreisfreie Städte zusammen	76 178	85 900	100 060	115 513	116 513	126 736	43,6	41,4	37,0	+	0,9	+	8,8
	Landkreise:													
40	Dinslaken	565	713	772	946	1 093	1 286	67,9	58,2	57,6	+	15,5	+	17,7
41	Düsseldorf-Mettmann	2 844	3 028	3 472	3 781	3 984	4 712	47,3	43,5	39,3	+	5,4	+	18,3
42	Geldern	403	563	591	626	653	797	55,6	57,7	54,8	+	4,3	+	22,1
43	Grevenbroich	1 046	1 183	1 561	1 701	1 772	1 936	52,6	49,0	46,5	+	4,2	+	9,3
44	Kempen-Krefeld	1 479	1 798	1 940	1 940	2 061	2 309	55,2	54,1	48,5	+	6,2	+	12,0
45	Kleve	461	546	539	638	744	804	63,9	55,2	50,7	+	16,6	+	8,1
46	Moers	1 827	1 943	2 641	2 812	3 086	3 427	59,5	56,4	47,4	+	9,7	+	11,0
47	Rees	476	627	691	778	844	1 081	59,1	55,2	43,8	+	8,5	+	28,1
48	Rhein-Wupper-Kreis	1 521	1 627	1 823	2 092	1 982	2 370	51,7	49,4	41,8	-	5,3	+	19,6
49	Bergheim (Erft)	724	854	1 000	1 040	1 124	1 299	56,0	49,9	47,7	+	8,1	+	15,6
50	Bonn	1 496	1 844	2 326	2 743	2 487	2 936	45,0	44,1	40,0	-	9,3	+	18,1
51	Euskirchen	900	921	1 089	1 190	1 200	1 431	52,9	44,9	42,7	+	0,8	+	19,3
52	Köln	1 635	1 823	2 055	2 234	2 201	2 337	50,2	49,3	42,6	-	1,5	+	6,2
53	Oberbergischer Kreis	921	884	1 068	1 134	1 122	1 300	53,2	53,2	44,4	-	1,1	+	15,9
54	Rhein.-Berg. Kreis	1 540	1 678	1 914	2 099	2 165	2 403	51,3	52,2	43,9	+	3,1	+	11,0
55	Siegkreis	1 886	2 301	2 640	2 883	2 995	3 465	45,5	45,8	42,4	+	3,9	+	15,7
56	Aachen	1 350	1 974	2 383	2 702	2 821	3 122	47,7	48,0	43,8	+	4,4	+	10,7
57	Düren	879	962	1 279	1 423	1 594	1 852	54,0	51,6	44,9	+	12,0	+	16,2
58	Erkelenz	540	648	846	938	949	1 154	58,0	51,7	46,5	+	1,2	+	21,6
59	Jülich	528	602	727	747	761	902	49,7	50,1	45,3	+	1,9	+	18,5
60	Monschau	198	162	249	267	251	356	49,8	55,0	43,0	-	6,0	+	41,8
61	Schleiden	296	396	491	610	541	676	49,7	49,5	41,4	-	11,3	+	25,0
62	Selfkantkreis Geilenk.-Heinsberg	435	615	853	939	954	1 114	54,3	56,9	47,3	+	1,6	+	16,8

ergebnisse
unfälle und ihre Folgen

Teil II

Verunglückte Personen															Lfd. Nr.
Getötete Personen						Verletzte Personen						unter 14 Jahre			
1953	1954	1955	1956	1957	1958	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1957	1958		
Anzahl															
153	136	159	163	126	118	4 136	4 480	5 036	5 064	5 146	5 052	499	511	1	
100	102	129	144	126	88	3 318	3 419	3 613	4 317	4 271	4 133	379	433	2	
115	132	136	140	142	110	3 881	4 115	4 496	4 756	4 325	4 585	546	607	3	
55	43	74	68	61	56	1 450	1 976	2 368	2 383	2 011	2 022	158	197	4	
14	18	19	17	23	12	641	788	739	768	720	732	80	72	5	
32	39	36	45	37	32	970	1 218	1 360	1 441	1 354	1 362	137	147	6	
37	20	46	49	37	43	1 166	1 200	1 404	1 465	1 383	1 372	153	147	7	
22	19	30	31	19	11	584	676	697	787	763	713	82	73	8	
37	34	58	61	61	41	1 419	1 648	1 811	2 012	2 010	2 170	207	244	9	
19	22	21	12	17	12	492	605	716	800	727	658	85	78	10	
15	12	11	18	17	16	507	487	630	640	629	634	70	85	11	
25	26	30	27	32	18	801	860	985	1 040	977	910	102	105	12	
10	6	9	5	9	4	270	262	316	259	253	265	27	28	13	
47	57	84	76	61	48	1 575	1 845	1 809	2 225	2 094	2 045	241	278	14	
24	21	22	28	21	16	972	1 238	1 344	1 343	1 265	1 218	138	147	15	
193	224	180	209	189	163	6 172	6 696	7 386	7 432	7 143	6 499	599	581	16	
38	21	25	29	25	28	814	892	1 023	1 235	1 131	1 174	172	169	17	
6	8	5	7	10	2	181	188	183	218	179	170	28	27	18	
17	28	23	32	27	23	626	660	708	820	812	751	101	86	19	
51	59	64	73	75	77	1 802	2 211	2 595	2 612	2 767	2 782	364	367	20	
19	18	12	17	13	18	409	527	576	603	559	624	57	91	21	
33	28	39	38	23	26	958	1 205	1 301	1 388	1 408	1 336	160	157	22	
32	32	34	37	41	31	805	809	1 014	1 085	1 071	945	104	113	23	
26	55	36	42	20	18	912	1 006	1 156	1 517	1 293	1 231	130	128	24	
10	12	18	19	14	20	366	387	389	441	388	381	42	41	25	
55	57	79	68	84	59	1 899	1 847	2 205	2 489	2 523	2 281	294	292	26	
14	17	14	13	22	18	502	491	622	640	629	590	69	112	27	
137	149	158	178	133	133	4 533	5 107	5 568	5 730	5 410	4 982	639	606	28	
26	38	34	37	25	27	1 004	903	1 145	1 229	1 076	1 020	146	174	29	
18	13	15	13	17	3	490	542	577	648	627	512	73	55	30	
11	15	15	24	15	12	640	599	740	727	709	658	66	83	31	
4	10	6	6	8	4	240	254	257	271	326	362	65	60	32	
2	6	5	4	4	6	213	227	290	241	240	205	41	38	33	
11	16	23	21	21	19	542	593	591	568	631	556	72	72	34	
16	7	10	14	9	4	198	206	271	293	258	249	38	38	35	
10	11	13	18	9	6	444	498	569	606	587	574	84	98	36	
14	15	10	13	19	13	351	426	441	392	450	414	68	78	37	
10	12	20	15	17	10	477	468	564	641	629	571	77	95	38	
1 458	1 538	1 702	1 811	1 609	1 345	46 760	51 559	57 495	61 126	58 774	56 738	6 393	6 713	39	
30	42	25	37	43	42	511	608	691	771	843	903	74	95	40	
78	88	81	102	103	96	1 929	2 072	2 222	2 321	2 300	2 462	231	245	41	
20	34	27	28	26	35	307	396	427	473	491	611	61	80	42	
47	42	59	64	72	51	749	838	1 145	1 160	1 079	1 128	130	123	43	
45	67	68	53	77	74	1 094	1 261	1 407	1 334	1 420	1 444	160	148	44	
15	32	22	23	19	20	377	487	481	491	523	511	74	83	45	
67	74	79	102	94	84	1 509	1 541	2 044	2 081	2 248	2 051	259	225	46	
18	24	31	40	34	43	332	464	528	584	603	588	57	72	47	
54	41	51	61	45	55	1 129	1 225	1 382	1 386	1 293	1 306	138	119	48	
30	43	40	34	31	28	561	674	678	686	715	809	81	98	49	
45	55	41	51	58	50	1 038	1 240	1 610	1 576	1 369	1 478	137	141	50	
36	31	41	42	37	42	671	623	774	793	706	775	76	81	51	
51	68	62	66	67	48	1 170	1 315	1 426	1 441	1 363	1 194	150	125	52	
28	41	35	37	36	27	715	686	727	762	750	711	73	72	53	
56	57	58	51	54	54	1 147	1 247	1 292	1 369	1 434	1 327	141	129	54	
41	56	72	60	65	64	1 226	1 517	1 618	1 693	1 707	1 886	153	170	55	
48	42	39	68	63	56	1 031	1 241	1 523	1 570	1 691	1 715	224	231	56	
24	34	45	39	30	26	694	748	954	1 006	1 086	1 090	108	103	57	
39	21	31	32	27	33	467	576	624	693	614	706	58	76	58	
33	33	18	23	30	24	451	432	504	513	481	498	65	73	59	
11	1	7	11	7	9	160	123	188	173	198	216	17	22	60	
10	17	17	20	14	27	239	260	346	380	367	366	44	37	61	
25	24	27	24	16	20	355	493	612	611	673	657	109	94	62	

Lfd. Nr.	Verwaltungsbezirk	Straßenverkehrsunfälle										Zu- oder Abnahme gegenüber Vorjahr	
		insgesamt						darunter mit Personenschaden					
		1953	1954	1955	1956	1957	1958	1956	1957	1958	1957	1958	
		Anzahl						vH					
	noch Landkreise:												
63	Ahaus	575	663	736	791	708	828	56,8	55,9	51,9	- 10,5	+ 16,9	
64	Beckum	1 088	1 236	1 422	1 545	1 616	1 781	54,8	53,4	52,9	+ 4,6	+ 10,2	
65	Borken	415	474	582	597	620	760	52,9	51,6	46,2	+ 3,9	+ 22,6	
66	Coesfeld	474	494	546	656	692	633	52,9	50,6	51,5	+ 5,5	- 8,5	
67	Lüdinghausen	892	842	1 035	1 052	1 123	1 206	59,5	56,4	50,7	+ 6,7	+ 7,4	
68	Münster	823	881	1 017	987	1 143	1 380	54,6	55,1	49,2	+ 15,8	+ 20,7	
69	Recklinghausen	2 016	2 278	3 060	3 453	3 773	4 228	57,4	53,9	50,1	+ 9,3	+ 12,1	
70	Steinfurt	990	1 154	1 251	1 317	1 373	1 508	54,7	54,0	52,1	+ 4,3	+ 9,8	
71	Tecklenburg	829	800	810	996	969	1 141	59,7	61,5	55,4	- 2,7	+ 17,8	
72	Warendorf	401	416	508	496	496	608	54,0	50,6	49,8	0	+ 22,6	
73	Bielefeld	883	1 007	1 239	1 312	1 227	1 342	54,7	54,7	50,5	- 6,5	+ 9,4	
74	Büren	299	325	386	386	427	459	50,5	51,5	46,0	+ 10,6	+ 7,5	
75	Detmold	1 098	1 190	1 422	1 478	1 467	1 657	45,5	48,5	41,6	- 0,7	+ 13,0	
76	Halle (Westf.)	415	549	474	550	596	628	58,5	55,2	50,0	+ 8,4	+ 5,4	
77	Herford	1 177	1 248	1 413	1 566	1 504	1 586	55,2	51,4	49,9	- 4,0	+ 5,5	
78	Höxter	583	618	669	810	662	911	51,0	46,4	38,6	- 18,3	+ 37,6	
79	Lemgo	930	1 005	1 144	1 214	1 137	1 354	55,3	52,2	43,9	- 6,3	+ 19,1	
80	Lübbecke	455	493	591	587	591	762	59,1	57,2	55,8	+ 0,7	+ 28,9	
81	Minden	1 794	1 856	2 080	2 276	2 061	2 199	48,1	47,5	43,1	- 9,4	+ 6,7	
82	Paderborn	1 038	1 090	1 323	1 358	1 489	1 633	50,0	50,6	45,6	+ 9,6	+ 9,7	
83	Warburg	272	306	335	321	344	362	54,2	51,2	43,6	+ 7,2	+ 5,2	
84	Wiedenbrück	1 352	1 500	1 656	1 831	1 777	1 870	55,7	52,6	49,1	- 2,9	+ 5,2	
85	Altena	1 193	1 310	1 616	1 877	1 909	2 146	42,0	43,8	38,4	+ 1,7	+ 12,4	
86	Arnsberg	915	1 028	1 142	1 211	1 230	1 369	52,4	47,5	46,8	+ 1,6	+ 11,3	
87	Brilon	443	478	438	509	546	640	49,9	46,5	44,2	+ 7,3	+ 17,2	
88	Ennepe-Ruhr-Kreis	1 645	1 716	2 112	2 417	2 585	2 874	45,7	43,9	38,8	+ 7,0	+ 11,2	
89	Iserlohn	1 159	1 281	1 602	1 681	1 837	2 069	49,6	46,1	39,1	+ 9,3	+ 12,6	
90	Lippstadt	822	870	1 018	980	977	1 105	51,0	53,3	43,3	- 0,3	+ 13,1	
91	Meschede	574	617	744	678	683	772	49,1	49,5	41,3	+ 0,7	+ 13,0	
92	Olpe	643	669	743	745	834	953	48,1	46,4	38,8	+ 11,9	+ 14,3	
93	Siegen	1 094	1 079	1 099	1 226	1 246	1 295	52,6	49,4	45,5	+ 1,6	+ 3,9	
94	Soest	1 078	1 259	1 324	1 465	1 462	1 627	45,2	42,2	37,8	- 0,2	+ 11,3	
95	Unna	1 617	1 928	2 294	2 348	2 284	2 661	55,0	54,0	46,7	- 2,7	+ 16,5	
96	Wittgenstein	250	247	323	328	301	325	56,4	56,5	44,6	- 8,2	+ 8,0	
97	Landkreise zusammen . . . darunter Kreisangehörige Städte über 50 000 Einwohner	54 182	60 599	71 104	77 307	79 073	89 741	52,1	50,4	45,2	+ 2,3	+ 13,5	
98	Bad Godesberg	558	699	820	1 077	1 036	1 204	38,1	37,7	34,4	- 3,8	+ 16,2	
99	Herten . . . . .	.	.	.	.	478	519	.	53,3	48,2	.	+ 8,6
100	Marl	517	610	848	1 042	1 062	1 183	59,8	58,7	52,2	+ 1,9	+ 11,4	
101	Rheinhausen	401	418	491	498	597	587	61,0	57,8	48,6	+ 19,9	- 1,7	
102	Nordrhein-Westfalen . . . darunter Kreispolizeibehörden	130 360	146 499	171 164	192 820	195 586	216 477	47,0	45,0	40,4	+ 1,4	+ 10,7	
103	Aachen	3 223	4 110	4 943	5 561	5 658	6 455	41,1	40,6	36,0	+ 1,7	+ 14,1	
104	Bocholt	660	753	872	939	955	1 088	54,3	51,2	46,0	+ 1,7	+ 13,9	
105	Bochum	5 192	5 558	6 846	7 812	8 177	9 249	51,1	48,1	39,5	+ 4,7	+ 13,1	
106	Bonn . . . . .	.	.	.	.	6 627	7 502	.	36,4	32,7	.	+ 13,2
107	Dortmund	8 336	9 250	10 565	11 666	11 895	12 497	48,6	45,8	40,8	+ 2,0	+ 5,1	
108	M.Gladbach	2 897	3 235	3 780	4 105	4 149	4 450	46,4	44,2	41,5	+ 1,1	+ 7,3	
109	Recklinghausen	4 564	5 069	6 466	7 216	7 620	8 550	55,2	52,6	46,8	+ 5,6	+ 12,2	
110	Siegburg . . . . .	.	.	.	.	2 369	2 803	.	47,1	43,5	.	+ 18,3
111	Wuppertal	4 606	5 269	6 331	8 153	8 433	9 322	40,0	36,2	31,0	+ 3,4	+ 10,5	

unfälle und ihre Folgen

Teil II/B

Verunglückte Personen															Lfd. Nr.
Getötete Personen						Verletzte Personen						unter 14 Jahre			
1953	1954	1955	1956	1957	1958	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1957	1958		
Anzahl															
24	24	16	36	31	29	402	483	520	524	485	523	73	69	63	
38	39	56	55	64	33	783	935	957	1 053	1 102	1 202	116	123	64	
19	24	38	31	21	19	315	346	448	403	394	481	38	59	65	
28	27	28	34	33	21	367	372	380	402	435	442	40	48	66	
45	37	35	43	35	38	678	689	825	796	802	797	99	97	67	
39	34	52	33	48	37	591	621	728	685	837	936	85	91	68	
88	88	92	112	110	132	1 664	1 800	2 461	2 512	2 593	2 738	288	328	69	
29	33	44	44	36	43	678	796	840	900	908	984	111	125	70	
29	36	29	33	42	42	669	638	661	737	701	795	70	74	71	
16	9	18	18	23	28	284	319	327	332	313	385	45	55	72	
36	45	51	48	38	43	673	746	918	895	887	855	72	70	73	
18	15	9	18	17	30	196	231	260	245	278	265	26	29	74	
15	29	31	38	30	33	747	736	867	822	882	822	95	92	75	
12	19	12	25	20	24	337	411	342	419	419	411	34	23	76	
36	47	41	40	47	46	857	885	997	1 094	947	1 006	69	119	77	
16	16	26	21	19	17	358	412	412	501	380	454	70	69	78	
31	34	27	49	32	42	618	682	719	812	755	739	94	78	79	
20	25	26	27	26	31	384	419	488	494	404	516	46	53	80	
54	57	61	53	68	61	1 083	1 074	1 135	1 290	1 215	1 168	111	84	81	
49	38	36	45	44	46	728	703	896	863	971	1 005	85	106	82	
16	9	14	8	15	15	205	181	222	214	218	192	25	23	83	
52	61	58	64	56	39	957	1 044	1 105	1 282	1 144	1 141	94	107	84	
38	43	41	36	36	52	770	861	959	987	1 098	1 010	110	114	85	
23	33	37	36	21	32	656	654	745	802	755	847	95	113	86	
20	21	22	20	16	25	304	339	293	333	325	364	34	61	87	
44	40	34	53	48	49	1 122	1 196	1 255	1 362	1 449	1 382	198	183	88	
37	43	47	54	32	33	858	839	1 026	1 021	1 096	1 016	129	120	89	
23	49	36	38	39	35	556	560	612	592	625	628	62	78	90	
11	19	16	22	12	18	420	439	463	446	450	405	59	61	91	
18	29	20	30	24	22	431	402	467	465	509	469	63	65	92	
31	37	37	38	40	24	766	822	708	806	800	737	115	92	93	
34	47	47	39	31	31	709	841	816	880	797	807	93	77	94	
80	60	64	60	63	53	1 183	1 472	1 496	1 653	1 622	1 619	197	188	95	
19	9	12	8	11	9	164	220	238	246	217	176	21	18	96	
1 939	2 143	2 189	2 377	2 276	2 240	39 375	43 235	48 789	50 735	50 767	51 749	5 582	5 734	97	
9	15	13	10	17	18	353	402	481	499	459	506	40	56	98	
.	.	.	.	6	17	.	.	.	.	331	287	42	43	99
16	29	21	30	36	41	422	506	697	764	773	783	88	93	100	
10	17	8	21	6	8	337	294	414	371	418	354	52	44	101	
3 397	3 681	3 891	4 188	3 885	3 585	86 135	94 794	106 284	111 861	109 541	108 487	11 975	12 447	102	
86	63	64	97	88	84	1 844	2 133	2 546	2 805	2 822	2 889	396	400	103	
25	32	43	38	31	21	496	534	631	621	573	651	66	86	104	
100	110	137	138	144	100	3 811	3 838	4 519	4 855	4 898	4 498	589	646	105	
.	.	.	.	87	70	.	.	.	.	2 950	3 016	301	317	106
162	182	195	212	176	170	5 577	6 191	6 781	6 938	6 670	6 128	780	790	107	
57	57	56	68	63	52	1 747	1 967	2 306	2 340	2 236	2 261	234	260	108	
156	166	161	198	191	204	3 504	3 796	4 759	5 020	5 035	5 058	550	493	109	
.	.	.	.	57	60	.	.	.	.	828	1 566	76	141	110
91	105	135	115	110	78	2 868	3 310	3 510	4 065	3 798	3 613	428	461	111	

Teil II/B

2. An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrs

Lfd. Nr.	Verwaltungsbezirk												
		insgesamt			Krafträder, Kraftroller			Personenkraftwagen			Kraft- und Oberleitungs- omnibusse		
		1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958
	Kreisfreie Städte:												
1	Düsseldorf	23 593	24 593	25 777	2 356	2 296	2 038	11 780	12 650	14 004	325	334	368
2	Duisburg	14 356	15 127	16 599	2 183	2 108	1 840	5 464	6 317	7 530	140	150	151
3	Essen	19 714	18 905	22 359	2 365	2 012	2 004	8 475	9 055	11 789	369	266	336
4	Krefeld	7 638	7 249	7 753	1 084	922	882	3 040	3 189	3 698	65	80	74
5	Leverkusen	2 515	2 304	2 770	445	398	385	1 029	962	1 340	60	77	65
6	M.Gladbach	5 030	5 000	5 356	730	638	624	2 053	2 361	2 689	93	106	87
7	Mülheim a.d.Ruhr	5 299	4 901	5 209	702	622	566	2 042	2 144	2 506	46	31	44
8	Neuß	2 851	2 729	3 121	407	391	312	1 074	1 155	1 471	45	37	36
9	Oberhausen	5 858	5 963	7 006	994	948	933	2 005	2 141	2 895	54	45	64
10	Remscheid	2 671	2 713	3 019	408	357	319	1 215	1 365	1 708	52	49	68
11	Rheydt	2 193	2 257	2 391	342	345	304	918	995	1 142	48	39	40
12	Solingen	3 645	3 488	3 855	540	530	466	1 781	1 733	2 002	55	69	89
13	Viersen	820	835	968	105	106	106	299	343	420	18	20	24
14	Wuppertal	9 648	10 239	11 447	1 069	1 044	955	4 642	5 301	6 218	104	92	102
15	Bonn	7 147	7 031	7 845	793	725	603	3 865	3 940	4 661	189	171	172
16	Köln	31 811	31 768	32 998	3 913	3 716	3 332	15 183	16 353	18 438	532	556	555
17	Aachen	5 735	5 635	6 601	657	588	632	2 689	2 946	3 624	111	92	120
18	Bocholt	681	657	675	102	90	73	258	273	281	4	10	18
19	Bottrop	2 244	2 279	2 440	397	321	271	705	799	1 011	28	31	25
20	Gelsenkirchen	7 936	8 704	9 702	1 154	1 079	991	2 980	3 679	4 510	89	95	103
21	Gladbeck	1 653	1 750	2 172	268	275	258	551	625	987	19	12	34
22	Münster (Westf.)	4 967	5 140	5 578	615	597	506	1 920	2 292	2 651	129	129	151
23	Recklinghausen	3 379	3 398	3 781	524	477	409	1 301	1 390	1 741	32	30	42
24	Bielefeld	5 984	5 298	5 578	707	624	525	2 626	2 504	2 801	118	85	99
25	Herford	1 509	1 428	1 501	190	186	171	598	603	707	39	27	31
26	Bochum	7 845	8 355	9 682	1 173	1 101	990	3 157	3 858	4 995	115	92	121
27	Castrop-Rauxel	1 715	1 746	1 889	329	268	229	526	608	767	11	19	22
28	Dortmund	19 232	19 472	20 407	2 593	2 352	2 008	7 712	8 420	9 861	255	213	236
29	Hagen	4 893	4 737	5 190	591	549	493	2 103	2 209	2 627	45	58	62
30	Hamm (Westf.)	1 945	2 055	1 948	336	333	240	713	801	874	20	30	32
31	Herne	2 274	2 238	2 597	311	281	251	866	896	1 262	33	41	45
32	Iserlohn	1 270	1 476	1 657	131	142	144	552	719	881	14	20	33
33	Lüdenscheid	1 208	1 070	1 210	130	98	103	505	537	646	50	37	51
34	Lünen	1 647	1 828	1 896	230	270	192	631	745	860	29	49	55
35	Siegen	1 201	1 165	1 292	146	133	102	559	607	733	34	47	47
36	Wanne-Eickel	1 759	1 755	1 984	261	247	220	620	672	843	21	21	40
37	Wattenscheid	1 207	1 375	1 399	191	197	165	403	547	645	21	26	19
38	Witten	1 984	2 004	2 212	301	261	246	745	847	1 065	49	48	43
39	Kreisfreie Städte zusammen	227 057	228 667	249 864	29 773	27 627	24 888	97 585	106 581	126 883	3 461	3 334	3 704
	Landkreise:												
40	Dinslaken	1 833	2 096	2 473	361	392	377	567	747	1 006	20	18	28
41	Düsseldorf-Mettmann	7 289	7 721	9 270	950	945	880	3 296	3 910	5 012	169	155	152
42	Güldern	1 165	1 205	1 523	167	158	169	476	539	711	25	16	25
43	Grevenbroich	3 358	3 356	3 665	520	466	493	1 247	1 339	1 618	74	86	75
44	Kempen-Krefeld	3 695	3 871	4 359	592	536	530	1 360	1 551	1 927	56	82	84
45	Kleve	1 202	1 392	1 523	210	216	213	411	550	671	11	10	12
46	Moers	5 457	5 981	6 617	1 003	1 047	862	1 937	2 208	2 887	103	99	128
47	Rees	1 467	1 608	2 036	229	240	222	586	669	1 011	19	17	34
48	Rhein-Wupper-Kreis	4 070	3 783	4 629	658	642	600	1 799	1 759	2 415	78	58	78
49	Bergheim (Erft)	2 003	2 139	2 475	430	370	333	608	807	1 038	28	39	28
50	Bonn	5 295	4 783	5 673	817	633	628	2 402	2 412	2 986	110	87	104
51	Euskirchen	2 283	2 279	2 681	404	370	395	781	987	1 230	26	36	42
52	Köln	4 325	4 242	4 548	754	732	692	1 508	1 760	2 108	50	51	61
53	Oberbergischer Kreis	2 156	2 060	2 446	466	415	326	853	902	1 192	54	52	74
54	Rhein.-Berg. Kreis	3 987	4 133	4 588	757	702	659	1 509	1 789	2 246	65	91	92
55	Siegkreis	5 540	5 676	6 653	951	979	943	2 318	2 484	3 278	120	93	92
56	Aachen	5 128	5 328	6 016	936	881	827	1 882	2 151	2 664	136	132	131
57	Düren	2 734	3 034	3 502	472	483	463	962	1 242	1 535	63	57	75
58	Erkelenz	1 772	1 757	2 189	312	278	278	601	719	1 011	50	53	59
59	Jülich	1 398	1 423	1 707	256	219	215	522	574	746	27	20	30
60	Monschau	499	463	659	93	89	99	219	219	320	20	14	43
61	Schleiden	1 125	985	1 210	201	177	158	421	414	588	20	29	28
62	Selfkantkreis Geilenkirchen-Heinsberg	1 796	1 832	2 081	349	324	322	610	660	870	59	54	64

teilnehmer 1956 - 1958 nach Art der Beteiligung

Teil II/B

Beteiligte Verkehrsteilnehmer															Lfd. Nr.
darunter															
Liefer- und Lastkraftwagen			Straßenbahnen			Mopeds und sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor			Fahrräder (ohne Hilfsmotor)			Fußgänger			
1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958	
3 689	4 206	4 374	939	871	772	946	1 104	1 191	1 322	1 263	1 173	1 517	1 545	1 529	1
2 449	2 445	2 649	300	307	307	1 145	1 324	1 537	1 322	1 244	1 314	1 071	1 023	1 002	2
3 988	3 353	3 614	583	540	529	1 091	1 173	1 371	906	729	798	1 661	1 505	1 632	3
1 110	1 090	1 075	164	184	161	623	607	655	746	618	607	499	440	471	4
334	276	326	18	22	14	166	152	196	262	235	237	157	142	173	5
610	721	751	101	129	106	250	257	321	359	347	367	354	338	319	6
1 102	881	889	201	180	155	331	325	355	318	238	238	393	408	385	7
598	507	602	96	70	101	141	152	166	199	162	200	200	175	159	8
1 004	953	1 166	130	163	141	516	624	682	564	503	531	481	495	490	9
455	447	489	74	74	57	103	109	98	77	59	57	251	230	200	10
323	317	295	31	38	29	101	130	148	176	209	207	185	139	173	11
580	515	638	36	23	27	127	165	152	173	133	139	311	274	288	12
119	135	142	9	20	15	61	66	80	81	68	90	74	58	66	13
1 968	2 028	2 347	300	351	358	241	294	352	217	175	168	904	863	829	14
946	850	1 025	142	146	138	269	311	361	415	381	420	414	408	356	15
5 281	5 110	5 007	739	614	567	1 393	1 598	1 557	1 661	1 601	1 443	1 910	1 780	1 698	16
790	810	912	269	230	266	225	225	300	293	280	250	442	409	436	17
81	63	88	-	-	-	56	60	45	114	98	111	50	44	48	18
411	406	433	21	27	23	176	230	248	240	209	206	207	204	166	19
1 374	1 405	1 474	179	202	216	609	716	848	612	592	579	746	777	814	20
308	301	315	17	37	29	165	207	200	157	126	163	138	133	137	21
669	784	815	-	-	-	280	319	279	663	591	683	390	346	405	22
605	617	610	78	97	112	230	255	289	247	211	245	290	251	270	23
888	847	873	88	83	81	326	321	358	492	390	409	444	368	352	24
220	258	236	3	6	1	80	98	96	130	108	113	122	110	102	25
1 329	1 228	1 433	182	203	222	537	583	645	432	379	366	760	773	761	26
239	206	242	39	39	27	195	217	225	156	157	155	164	188	174	27
3 349	3 215	3 211	555	582	427	1 321	1 561	1 664	1 261	1 194	1 143	1 665	1 596	1 507	28
1 043	896	979	192	179	155	190	211	219	192	157	147	424	385	419	29
238	287	266	24	43	33	173	196	199	205	187	148	162	141	130	30
363	340	387	25	30	37	201	257	242	177	161	126	252	193	201	31
211	268	243	38	29	30	59	77	99	67	63	58	91	127	148	32
204	186	211	-	-	-	43	62	54	48	26	28	117	112	97	33
252	247	277	11	7	5	141	162	169	154	154	144	147	156	159	34
188	165	205	13	8	5	48	44	53	59	42	45	86	97	88	35
292	272	278	21	22	29	159	155	168	179	151	172	159	165	198	36
236	206	214	24	19	15	107	126	114	81	90	73	124	136	122	37
343	300	336	21	20	13	127	139	177	130	140	102	210	198	186	38
38 189	37 141	39 427	5 663	5 595	5 203	12 952	14 612	15 913	14 887	13 471	13 455	17 572	16 732	16 690	39
220	256	282	11	19	11	238	272	318	179	161	197	196	195	196	40
1 486	1 438	1 777	22	16	19	277	341	411	316	254	312	511	531	524	41
141	161	199	-	-	-	69	77	112	94	95	117	75	98	100	42
676	626	616	2	3	1	187	208	245	208	187	225	271	260	217	43
617	634	686	13	16	16	255	316	346	275	306	310	285	279	289	44
112	135	156	4	6	7	117	145	140	130	166	138	129	122	116	45
814	873	910	12	10	14	535	671	729	463	446	476	435	487	436	46
219	227	272	2	1	3	98	129	154	138	138	151	95	109	113	47
638	553	700	9	12	9	208	193	251	235	189	197	327	277	286	48
336	344	446	-	-	-	139	185	188	153	124	121	148	144	170	49
745	631	804	48	25	47	280	252	333	339	283	306	363	331	321	50
365	363	445	-	-	-	123	115	163	120	107	113	204	166	155	51
802	713	727	16	7	10	279	304	349	278	267	191	323	271	266	52
301	257	370	1	-	-	96	124	140	94	85	91	206	177	186	53
586	610	721	22	12	15	198	255	259	227	226	206	295	334	282	54
906	897	1 003	30	21	29	280	368	383	305	325	345	343	340	387	55
746	748	868	77	75	89	313	396	472	297	278	303	474	498	531	56
383	483	570	32	24	22	142	163	231	212	234	241	225	202	202	57
239	262	292	-	-	-	117	144	173	123	96	124	147	139	155	58
239	230	297	-	-	-	64	91	104	68	74	88	97	97	112	59
45	39	62	-	-	-	10	24	39	17	18	23	45	37	40	60
169	137	183	-	-	-	44	55	55	50	31	35	107	69	80	61
231	227	269	-	-	-	111	158	163	128	137	123	185	197	162	62

Teil II/B

Noch: 2. An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrs

Lfd. Nr.	Verwaltungsbezirk												
		insgesamt			Krafträder, Kraftroller			Personenkraftwagen			Kraft- und Oberleitungs- omnibusse		
		1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958
	noch Landkreise:												
63	Ahaus	1 522	1 379	1 571	188	165	164	482	468	624	18	17	16
64	Beckum	2 917	2 963	3 326	420	408	355	959	1 121	1 413	22	22	34
65	Borken	1 124	1 125	1 437	164	148	143	383	440	688	29	27	29
66	Coesfeld	1 218	1 299	1 173	213	170	129	438	527	537	22	23	25
67	Lüdinghausen	1 948	2 034	2 179	361	320	299	613	755	926	34	36	39
68	Münster	1 832	2 129	2 599	245	279	255	728	916	1 237	19	20	36
69	Recklinghausen	6 592	7 136	7 958	1 085	1 101	981	2 302	2 788	3 516	101	94	108
70	Steinfurt	2 499	2 616	2 847	372	395	387	905	927	1 151	18	27	46
71	Tecklenburg	1 877	1 791	2 110	399	364	375	532	592	798	18	19	15
72	Warendorf	940	913	1 350	134	122	118	337	374	616	16	10	18
73	Bielefeld	2 493	2 347	2 309	441	366	318	959	995	1 125	25	25	30
74	Büren	694	788	821	99	117	97	273	317	341	13	9	18
75	Detmold	2 823	2 797	3 174	386	419	349	1 172	1 238	1 515	67	57	68
76	Halle (Westf.)	1 058	1 129	1 186	210	191	140	359	437	539	8	17	12
77	Herford	2 962	2 795	3 005	517	448	382	1 051	1 115	1 262	63	57	39
78	Höxter	1 537	1 220	1 710	219	147	155	607	497	786	25	19	28
79	Lemgo	2 353	2 155	2 641	368	300	302	904	916	1 259	39	32	49
80	Lübbecke	1 144	1 103	1 427	223	190	186	402	426	599	11	8	20
81	Minden	4 382	3 920	4 158	670	521	460	1 500	1 622	1 942	75	77	82
82	Paderborn	2 579	2 808	3 118	360	367	312	926	1 195	1 398	27	17	37
83	Warburg	600	627	658	99	89	77	187	263	288	5	7	5
84	Wiedenbrück	3 466	3 328	3 508	612	500	436	1 266	1 385	1 589	46	34	36
85	Altena	3 566	3 595	4 034	539	487	422	1 371	1 639	1 991	115	93	105
86	Arnsberg	2 326	2 360	2 625	354	306	259	880	1 098	1 292	50	60	53
87	Brilon	930	1 008	1 182	147	156	126	380	438	544	26	25	40
88	Ennepe-Ruhr-Kreis	4 637	4 933	5 429	702	733	615	2 054	2 293	2 821	92	96	88
89	Iserlohn	3 275	3 500	3 966	494	524	443	1 239	1 537	1 921	79	65	82
90	Lippstadt	1 863	1 835	2 144	263	238	234	686	725	965	28	35	35
91	Meschede	1 249	1 237	1 455	194	183	157	505	577	717	30	23	37
92	Olpe	1 399	1 548	1 742	211	187	174	546	691	836	36	53	51
93	Siegen	2 346	2 381	2 476	408	351	336	910	984	1 118	76	76	70
94	Soest	2 760	2 780	3 092	351	324	307	1 039	1 380	1 623	62	67	76
95	Unna	4 484	4 263	5 057	774	664	627	1 478	1 728	2 341	75	59	81
96	Wittgenstein	571	546	596	101	89	89	226	216	270	15	9	12
97	Landkreise zusammen . . . darunter Kreisangehörige Städte über 50 000 Einwohner	147 543	149 535	170 586	24 211	22 663	20 893	55 474	63 012	79 658	2 768	2 664	3 059
98	Bad Godesberg	2 163	2 064	2 370	277	237	215	1 118	1 163	1 361	45	42	53
99	Herten . . . . .	.	901	988	.	123	131	.	352	425	.	1	4
100	Marl	2 006	2 035	2 272	343	346	261	709	790	1 000	41	25	33
101	Rheinhausen	967	1 164	1 152	187	223	161	349	406	456	14	18	24
102	Nordrhein-Westfalen . . . darunter Kreispolizeibehörden	374 600	378 202	420 450	41 497	50 290	45 781	153 059	169 593	206 541	6 229	5 998	6 763
103	Aachen	10 863	10 963	12 617	1 593	1 469	1 459	4 571	5 097	6 288	247	224	251
104	Bocholt	1 805	1 782	2 112	266	238	216	641	713	969	33	37	47
105	Bochum	15 069	15 727	17 874	2 337	2 087	1 872	5 791	6 820	8 810	239	228	268
106	Bonn . . . . .	.	12 984	14 782	.	1 528	1 382	.	6 955	8 325	.	275	300
107	Dortmund	22 594	23 046	24 192	3 152	2 890	2 429	8 869	9 773	11 488	295	281	313
108	M.Gladbach	8 043	8 092	8 715	1 177	1 089	1 034	3 270	3 699	4 251	159	165	151
109	Recklinghausen	13 868	14 563	16 351	2 274	2 174	1 919	4 859	5 602	7 255	180	167	209
110	Siegburg . . . . .	.	4 506	5 389	.	809	792	.	1 881	2 600	.	76	68
111	Wuppertal	15 964	16 440	18 321	2 017	1 931	1 740	7 638	8 399	9 928	211	210	259

teilnehmer 1956 - 1958 nach Art der Beteiligung

Teil II/B

Beteiligte Verkehrsteilnehmer															Lfd. Nr.
darunter															
Liefer- und Lastkraftwagen			Straßenbahnen			Mopeds und sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor			Fahrräder (ohne Hilfsmotor)			Fußgänger			
1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958	
271	215	224	-	-	-	133	114	138	192	171	185	118	122	124	63
564	504	567	-	-	-	279	296	338	286	250	316	231	225	187	64
256	212	238	-	-	-	62	61	87	75	93	117	81	57	62	65
166	196	156	-	-	-	80	100	79	120	123	115	89	100	79	66
280	299	339	-	-	-	194	222	186	158	148	140	208	149	155	67
309	382	473	-	-	-	118	142	154	138	145	164	121	137	135	68
984	1 122	1 217	73	74	67	570	617	710	657	622	626	578	524	532	69
417	437	446	-	-	-	162	188	237	275	290	248	200	195	198	70
294	232	296	-	1	-	142	145	209	199	198	185	163	137	130	71
142	158	208	1	-	1	61	50	98	110	82	107	57	50	120	72
415	395	345	11	7	19	162	177	167	178	149	119	192	182	141	73
128	136	150	-	-	-	25	39	41	25	38	23	49	58	60	74
360	395	502	1	2	1	163	145	201	227	226	178	231	198	225	75
151	195	216	-	-	-	86	77	68	66	82	88	80	75	57	76
450	446	522	1	-	5	223	238	241	229	214	233	264	165	234	77
234	225	301	-	-	-	69	57	79	102	80	102	136	101	122	78
364	375	443	4	2	-	131	121	179	164	145	140	218	174	169	79
135	146	180	-	-	-	75	95	120	96	84	125	101	73	95	80
800	752	723	24	7	8	243	261	281	371	304	332	286	215	211	81
446	535	627	17	19	19	159	172	178	203	198	218	152	183	196	82
103	109	120	-	-	-	29	23	27	29	29	26	58	43	48	83
532	514	518	-	-	1	186	213	244	417	380	359	201	179	191	84
792	686	812	13	6	5	148	200	235	116	106	106	300	300	259	85
377	379	428	-	-	1	113	137	157	138	102	129	211	185	229	86
169	177	223	-	-	-	28	48	54	30	28	28	73	77	101	87
870	853	939	32	28	57	193	229	271	120	123	132	467	449	380	88
576	620	708	40	35	35	159	194	242	182	148	158	317	294	279	89
304	296	377	-	-	-	102	118	115	175	158	159	116	146	150	90
196	190	241	-	-	-	49	64	69	61	55	47	108	94	114	91
282	304	363	-	-	-	43	64	71	61	59	61	134	119	121	92
399	398	416	2	7	3	105	133	130	108	103	108	253	249	221	93
405	468	517	-	-	-	128	144	171	142	108	146	174	162	130	94
747	644	822	13	4	4	423	386	454	341	280	236	413	360	351	95
83	64	80	-	-	-	34	33	30	29	39	26	40	56	56	96
24 017	23 903	27 392	533	439	518	9 057	10 289	11 819	10 269	9 587	9 915	11 906	11 193	11 208	97
259	247	324	29	13	25	122	92	135	144	123	122	118	125	111	98
.	149	156	.	17	24	.	89	97	.	63	59	.	86	72	99
251	224	274	26	31	36	149	177	223	257	213	243	179	183	157	100
127	167	141	-	-	-	87	128	155	98	114	114	85	96	84	101
62 206	61 044	66 819	6 196	6 034	5 721	22 009	24 901	27 732	25 156	23 058	23 370	29 478	27 925	27 898	102
1 536	1 558	1 780	346	305	355	538	621	772	590	558	553	916	907	967	103
337	275	326	-	-	-	118	121	132	189	191	228	131	101	110	104
2 563	2 346	2 648	273	294	316	1 131	1 260	1 067	999	921	1 118	1 505	1 465	1 468	105
.	1 666	2 010	.	176	191	.	638	769	.	702	772	.	796	752	106
3 840	3 668	3 730	605	628	459	1 657	1 940	2 058	1 571	1 505	1 442	1 976	1 940	1 840	107
1 052	1 173	1 188	141	187	150	412	453	549	616	624	664	613	535	558	108
2 308	2 446	2 575	189	235	231	1 141	1 309	1 447	1 301	1 168	1 240	1 213	1 112	1 105	109
.	712	822	.	16	23	.	293	308	.	287	299	.	283	312	110
3 003	2 990	3 474	410	448	442	471	568	602	467	367	364	1 466	1 367	1 317	111

Teil II/B

3. Ausgewählte vorläufig festgestellte unmitttel

Lfd. Nr.	Verwaltungsbezirk												
		insgesamt			Nichtbeachten der Vorfahrt			Falsches Einbiegen oder Wenden			Fehler beim Überholvorgang oder beim Vorbeifahren		
		1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958
	Kreisfreie Städte:												
1	Düsseldorf	17 242	15 017	16 798	2 757	2 118	2 061	1 600	1 830	2 124	2 616	2 756	3 215
2	Duisburg	9 159	9 250	9 723	1 691	1 421	1 363	646	688	726	1 307	1 434	1 571
3	Essen	13 346	11 741	13 167	2 175	1 915	2 052	806	809	1 104	1 866	1 974	2 561
4	Krefeld	5 252	4 269	4 487	1 103	956	867	296	341	404	696	599	680
5	Leverkusen	1 581	1 736	1 705	231	303	235	115	140	154	213	191	213
6	M.Gladbach	3 571	3 210	3 384	513	436	463	359	285	301	503	463	486
7	Mülheim a.d.Ruhr	3 826	3 305	3 599	501	405	341	222	226	354	576	435	468
8	Neuß	2 108	1 738	1 944	296	245	199	110	124	157	212	186	217
9	Oberhausen	4 063	4 081	4 688	729	675	694	282	321	449	568	531	537
10	Remscheid	1 573	1 695	1 861	204	176	157	120	117	118	166	187	185
11	Rheydt	1 463	1 391	1 481	227	223	196	155	128	129	214	241	222
12	Solingen	2 214	2 049	2 173	419	318	277	206	190	178	274	220	294
13	Vierseen	502	503	599	115	109	111	29	32	44	55	59	90
14	Wuppertal	6 846	6 638	7 048	931	840	822	549	558	583	684	814	893
15	Bonn	4 302	4 064	4 660	661	517	500	343	376	388	635	615	723
16	Köln	18 915	18 445	19 327	4 186	3 634	3 440	1 354	1 455	1 716	3 186	2 961	2 974
17	Aachen	3 270	3 156	3 704	664	550	541	243	254	366	446	433	469
18	Bocholt	458	470	428	98	115	107	24	40	32	48	60	61
19	Bottrop	1 453	1 475	1 517	225	198	189	134	125	127	148	168	185
20	Gelsenkirchen	5 578	5 705	6 410	998	922	893	330	396	611	658	740	801
21	Gladbeck	1 217	1 108	1 206	161	181	204	99	84	118	123	135	191
22	Münster (Westf.)	3 237	3 445	3 490	497	436	386	271	341	372	340	382	435
23	Recklinghausen	3 199	2 060	2 275	248	190	282	247	211	192	392	283	372
24	Bielefeld	3 926	3 291	3 379	809	587	546	200	226	261	452	378	432
25	Herford	916	840	895	192	140	175	67	63	66	135	134	124
26	Bochum	5 226	5 965	6 729	651	590	530	482	511	545	860	727	964
27	Castrop-Rauxel	1 133	1 156	1 254	190	156	168	59	79	98	151	155	173
28	Dortmund	12 081	11 610	12 085	2 052	1 761	1 563	735	815	888	1 779	1 744	1 777
29	Hagen	3 333	3 265	3 342	381	353	303	207	208	282	435	449	429
30	Hamm (Westf.)	1 253	1 050	1 113	248	221	193	67	60	76	157	138	180
31	Herne	1 520	1 530	1 756	215	219	216	115	138	134	229	179	251
32	Iserlohn	776	838	1 002	135	111	113	50	69	84	119	111	138
33	Lüdenscheid	827	679	787	111	83	59	43	28	44	102	103	103
34	Lünen	1 203	1 318	1 291	151	127	96	70	92	90	126	160	163
35	Siegen	745	696	787	136	92	118	55	73	75	78	89	84
36	Wanne-Eickel	1 192	1 249	1 364	216	168	135	110	118	97	140	135	182
37	Wattenscheid	828	932	1 005	103	111	73	71	98	75	116	106	128
38	Witten	1 334	1 510	1 698	154	122	101	125	121	127	220	159	178
39	Kreisfreie Städte zusammen	150 668	142 480	154 161	25 374	21 724	20 769	10 996	11 770	13 689	21 025	20 634	23 149
	Landkreise:												
40	Dinslaken	1 321	1 390	1 602	158	208	242	104	110	142	190	147	204
41	Düsseldorf-Mettmann	5 533	5 119	5 922	548	433	471	298	286	387	649	610	665
42	Geldern	900	936	1 123	131	108	116	66	72	76	80	113	133
43	Grevenbroich	2 421	2 375	2 600	290	278	236	123	138	198	287	287	295
44	Kempen-Krefeld	2 674	2 699	2 929	373	350	353	146	195	227	342	342	378
45	Kleve	921	1 058	1 137	109	98	104	61	64	75	116	126	140
46	Moers	3 796	3 980	4 246	697	604	546	250	300	385	476	494	592
47	Rees	1 046	1 095	1 357	183	153	172	68	100	114	107	130	166
48	Rhein-Wupper-Kreis	3 095	2 661	3 142	242	259	247	165	168	202	359	327	419
49	Bergheim (Srtf)	1 467	1 573	1 728	193	170	160	90	94	98	201	199	229
50	Bonn	3 607	3 182	3 678	469	375	361	280	223	325	467	415	504
51	Euskirchen	1 517	1 424	1 773	189	166	170	94	100	107	265	226	280
52	Köln	2 977	2 783	2 924	386	398	346	232	227	234	387	449	449
53	Oberbergischer Kreis	1 679	1 582	1 810	169	108	133	92	106	123	222	216	215
54	Rhein.-Berg. Kreis	3 060	2 809	3 347	335	292	258	149	201	273	353	411	490
55	Siegkreis	3 769	4 141	4 695	466	385	421	194	242	318	522	585	682
56	Aachen	3 773	3 497	3 791	442	402	374	211	246	285	466	437	506
57	Düren	1 917	2 039	2 366	261	204	201	118	181	199	209	308	356
58	Erkelenz	1 139	1 112	1 346	203	158	185	72	82	81	145	162	192
59	Jülich	992	987	1 162	101	84	111	61	70	96	124	146	154
60	Monschau	427	420	556	35	32	29	26	19	23	35	31	58
61	Schleiden	1 150	894	1 068	59	64	59	39	32	40	104	77	111
62	Selfkantkreis Geilenkirchen-Heinsberg	1 186	1 173	1 366	172	143	111	76	98	110	171	142	166

1) Einschl. Gehen oder Stehen auf der Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten.

bare Unfallursachen und Umstände 1956 - 1958

Teil II/B

Unfallursachen															Lfd. Nr.
darunter															
Übermäßige Geschwindigkeit			Zu dichtes Auffahren im Verkehr			Fahrer und Fußgänger unter Alkoholeinfluß			Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn 1)			Glätte der Fahrbahn durch Regen, Schnee oder Eis			
1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958	
1 920	962	1 217	1 732	2 070	2 129	681	720	834	948	888	910	1 481	285	317	1
751	748	641	778	970	1 268	616	720	725	637	618	613	502	169	215	2
2 218	1 000	445	1 363	1 370	1 825	766	889	866	1 131	1 000	1 186	481	124	379	3
235	150	170	294	305	406	310	301	276	263	230	271	717	169	162	4
115	193	137	236	202	308	56	116	89	97	91	100	140	98	61	5
356	237	190	212	272	313	214	236	230	218	214	180	105	94	95	6
507	446	489	303	386	408	174	206	224	244	228	193	392	175	206	7
126	152	167	203	267	345	94	94	106	138	105	80	209	89	133	8
353	363	459	187	249	450	264	293	342	288	288	264	435	233	269	9
257	250	256	113	139	212	53	86	84	143	130	117	75	97	123	10
142	62	73	76	107	111	73	83	122	119	95	101	32	39	55	11
331	237	197	185	211	309	95	120	102	180	172	175	111	33	51	12
6	13	28	15	23	38	27	22	31	48	40	33	45	22	32	13
1 230	924	659	550	782	973	263	271	304	663	625	495	804	490	547	14
198	187	215	623	731	976	169	168	185	231	227	202	376	191	266	15
1 084	1 135	1 502	2 282	2 657	2 996	929	872	916	1 203	1 167	1 090	1 315	895	924	16
306	221	258	318	431	588	136	138	166	263	240	246	131	111	111	17
20	22	26	28	20	16	43	36	29	28	20	24	36	30	26	18
172	148	148	69	76	110	109	165	138	126	120	104	132	58	64	19
591	625	674	335	489	618	396	446	494	501	515	523	523	233	241	20
128	146	141	61	64	78	83	79	70	95	90	93	157	52	29	21
220	262	231	323	364	446	195	210	186	245	240	249	275	199	185	22
508	161	144	209	199	258	161	162	191	202	145	172	448	149	89	23
259	184	199	296	339	385	166	166	182	274	226	214	504	226	228	24
44	37	53	49	69	79	49	48	56	73	64	49	68	13	39	25
677	694	614	373	577	854	406	464	440	510	452	499	249	330	384	26
46	79	104	56	47	61	93	110	91	100	91	93	94	49	78	27
625	725	865	996	1 257	1 540	855	871	858	983	886	835	1 097	461	520	28
304	328	326	294	344	408	175	206	180	275	261	258	251	105	99	29
36	34	37	75	93	106	64	73	85	105	74	86	181	63	61	30
170	141	146	128	145	232	132	129	130	156	109	120	69	57	77	31
64	39	52	48	79	90	39	46	42	43	74	86	63	24	65	32
40	45	64	52	58	58	37	38	44	81	67	58	104	39	76	33
97	150	155	70	93	114	83	132	111	94	83	93	165	130	105	34
40	33	31	75	88	113	27	35	34	52	45	44	75	31	50	35
142	130	104	56	92	129	112	104	108	96	118	126	59	52	58	36
99	82	91	56	56	88	72	81	71	75	93	76	32	25	52	37
157	173	212	88	103	177	91	105	85	134	123	120	53	71	67	38
14 574	11 518	11 520	13 207	15 824	19 615	8 308	9 041	9 227	11 062	10 254	10 178	11 986	5 711	6 539	39
90	107	87	53	90	108	120	152	150	107	67	94	125	47	61	40
781	724	811	363	526	869	263	295	287	305	267	252	760	300	348	41
91	111	144	31	25	67	62	68	69	34	41	39	75	27	49	42
249	224	248	150	159	236	126	194	199	115	112	90	297	129	180	43
258	269	313	100	122	158	191	238	230	143	124	126	277	128	132	44
80	105	102	16	42	72	62	74	71	74	56	55	94	45	50	45
255	290	378	151	213	320	278	355	311	242	240	222	321	118	179	46
76	75	114	50	56	118	86	83	82	49	49	48	103	54	62	47
457	341	403	240	181	383	119	159	130	175	146	140	379	138	179	48
124	142	176	68	91	141	95	137	125	69	67	80	136	103	94	49
286	299	354	343	370	505	170	204	195	207	171	168	353	157	195	50
149	157	186	80	121	136	83	79	117	109	74	70	151	59	113	51
277	225	249	180	199	283	189	198	184	189	138	138	335	171	180	52
203	181	199	57	72	76	111	124	116	89	73	77	174	93	151	53
390	302	365	185	197	249	172	233	183	173	128	146	340	56	189	54
382	491	526	296	323	467	178	276	257	165	157	150	408	223	263	55
385	244	349	161	196	300	229	285	272	271	253	257	423	202	224	56
214	225	223	88	113	180	125	148	135	131	90	100	157	117	108	57
109	93	115	50	47	74	83	76	99	57	64	52	112	52	57	58
108	98	142	40	54	83	42	77	74	55	45	41	149	44	67	59
58	79	80	18	23	43	23	23	17	21	13	17	54	37	64	60
240	185	233	27	33	42	36	29	49	43	27	35	143	87	117	61
94	83	108	40	43	74	58	90	90	88	72	86	88	48	75	62

Teil II/B

Noch: 3. Ausgewählte vorläufig festgestellte unmittel

Lfd. Nr.	Verwaltungsbezirk												
		insgesamt			Nichtbeachten der Vorfahrt			Falsches Einbiegen oder Wenden			Fehler beim Überholvorgang oder beim Vorbeifahren		
		1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958
	noch: Landkreise:												
63	Ahaus	1 163	969	1 089	107	84	97	70	73	87	179	116	126
64	Beckum	2 080	2 186	2 358	265	238	241	114	136	184	288	277	303
65	Borken	918	930	1 190	101	71	89	39	41	78	121	111	133
66	Goesfeld	801	868	824	124	101	96	42	65	54	95	77	84
67	Lüdinghausen	1 679	1 756	1 830	174	155	150	69	96	149	202	211	177
68	Münster	1 558	1 723	2 093	104	101	125	76	95	103	171	221	233
69	Recklinghausen	5 294	4 779	4 959	523	483	543	419	463	455	684	581	654
70	Steinfurt	1 905	1 932	2 021	248	195	238	105	105	142	202	198	181
71	Tecklenburg	1 312	1 207	1 364	133	125	116	74	76	119	161	116	149
72	Warendorf	704	660	847	79	71	79	53	42	62	84	78	100
73	Bielefeld	1 811	1 674	1 755	243	203	207	92	79	96	211	204	182
74	Büren	595	611	639	55	39	47	19	32	37	48	73	60
75	Detmold	1 981	1 939	2 163	281	250	232	99	131	179	312	258	298
76	Halle (Westf.)	806	826	863	94	83	72	61	68	75	131	107	121
77	Herford	2 101	2 013	2 078	267	209	182	108	130	156	265	242	253
78	Höxter	1 067	866	1 202	96	63	82	66	59	90	156	103	141
79	Lemgo	1 752	1 614	1 989	247	154	197	112	96	116	253	210	256
80	Lübbecke	942	806	1 049	108	105	107	59	71	68	111	85	123
81	Minden	2 641	2 650	2 806	471	386	365	185	189	163	409	334	340
82	Paderborn	1 868	2 081	2 151	210	180	177	157	173	180	271	268	289
83	Warburg	427	473	490	31	28	32	26	24	24	47	47	59
84	Wiedenbrück	2 397	2 207	2 397	434	358	343	183	160	196	307	298	292
85	Altena	2 628	2 528	2 952	155	118	137	141	114	188	389	358	432
86	Arnsberg	1 678	1 661	1 778	185	177	133	63	51	88	202	181	219
87	Brilon	765	784	928	72	68	61	30	41	42	81	77	79
88	Ennepe-Ruhr-Kreis	3 532	3 761	4 280	317	350	280	212	195	288	409	379	438
89	Iserlohn	2 444	2 588	2 927	182	201	226	135	170	171	356	300	400
90	Lippstadt	1 410	1 372	1 485	209	181	179	74	78	91	163	162	201
91	Meschede	1 103	1 072	1 177	73	82	61	48	37	52	129	106	107
92	Olpe	1 164	1 373	1 311	90	96	66	29	52	65	137	146	142
93	Siegen	1 934	1 842	1 974	181	149	130	85	79	99	233	213	212
94	Soest	2 140	1 995	2 280	245	245	226	127	109	111	259	261	275
95	Unna	3 308	3 173	3 747	316	280	313	197	203	224	493	426	434
96	Wittgenstein	535	480	518	43	32	22	20	15	20	53	45	50
97	Landkreise zusammen . . . darunter Kreisangehörige Städte über 50 000 Einwohner	108 810	106 328	119 182	12 674	11 133	11 057	6 404	6 902	8 370	13 889	13 249	14 927
98	Bad Godesberg	1 305	1 238	1 397	228	194	189	139	110	170	167	168	200
99	Eerten . . . . .	.	529	602	.	52	74	.	48	77	.	65	89
100	Marl	1 571	1 261	1 374	183	147	165	147	140	140	212	175	218
101	Rheinhausen	701	765	725	140	129	97	35	84	89	92	79	97
102	Nordrhein-Westfalen . . . darunter Kreispolizeibehörden	259 478	248 808	273 343	38 048	32 857	31 826	17 400	18 672	22 059	34 914	33 883	38 076
103	Aachen	7 043	6 653	7 495	1 106	952	915	454	500	651	912	870	975
104	Bocholt	1 376	1 400	1 618	199	186	196	63	81	110	169	171	194
105	Bochum	10 100	11 186	12 552	1 339	1 210	1 055	903	986	978	1 562	1 306	1 703
106	Bonn . . . . .	.	8 016	9 207	.	952	924	.	643	766	.	1 146	1 361
107	Dortmund	14 417	14 084	14 630	2 393	2 044	1 827	864	986	1 076	2 056	2 059	2 113
108	M.Gladbach	5 536	5 104	5 464	855	768	770	543	445	474	772	763	798
109	Recklinghausen	11 163	9 422	9 957	1 157	1 052	1 218	899	883	892	1 347	1 167	1 402
110	Siegburg . . . . .	.	3 371	3 826	.	325	358	.	198	265	.	469	548
111	Wuppertal	10 633	10 382	11 082	1 554	1 334	1 256	875	865	879	1 124	1 221	1 372

Anmerkung S. 58

bare Unfallursachen und Umstände 1956 - 1958

Teil II/B

Unfallursachen															Lfd. Nr.
darunter															
Übermäßige Geschwindigkeit			Zu dichtes Auffahren im Verkehr			Fahrer und Fußgänger unter Alkoholeinfluß			Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn 1)			Glätte der Fahrbahn durch Regen, Schnee oder Eis			
1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958	1956	1957	1958	
103	93	103	30	38	60	61	56	80	66	51	48	114	47	68	63
162	162	232	80	72	105	170	195	184	129	113	103	140	126	158	64
102	122	150	41	45	81	43	78	84	40	19	26	101	66	94	65
76	109	113	27	52	26	40	56	53	48	38	33	70	50	68	66
193	210	248	35	37	72	167	192	149	102	68	78	171	145	170	67
228	259	283	78	120	186	90	117	110	69	47	55	183	148	243	68
730	583	468	260	371	454	412	433	433	344	290	326	462	204	213	69
176	210	213	56	98	103	99	125	113	108	81	97	210	112	161	70
144	135	150	40	40	70	95	122	98	77	66	52	107	38	61	71
75	84	119	21	29	44	37	32	44	29	33	43	61	43	67	72
174	159	211	82	99	122	153	126	135	96	80	86	183	133	156	73
68	84	90	16	18	21	28	48	42	29	23	18	97	53	69	74
207	217	215	112	111	139	69	98	101	107	107	101	238	146	190	75
96	85	87	20	46	38	61	69	74	39	31	28	83	58	46	76
189	210	205	69	95	102	153	166	160	124	72	94	240	157	206	77
110	77	117	27	34	47	57	48	75	65	45	58	110	70	108	78
191	216	249	67	76	103	70	83	109	126	74	74	168	107	180	79
68	71	100	33	19	46	86	79	95	50	33	39	91	35	78	80
118	166	247	156	193	237	209	245	230	135	107	90	169	153	199	81
179	270	247	89	129	177	128	168	157	92	78	104	187	126	106	82
40	57	65	13	21	15	29	35	35	29	20	22	49	44	63	83
191	169	197	96	92	110	162	170	198	100	67	72	214	149	143	84
308	288	404	136	169	182	129	180	176	143	120	99	436	226	301	85
166	131	152	91	105	117	104	130	118	113	100	131	176	141	149	86
82	99	129	22	24	36	39	52	50	33	33	40	149	102	151	87
410	478	543	198	292	329	178	211	240	288	228	213	441	290	312	88
315	300	379	161	192	234	145	186	172	188	156	154	286	192	282	89
111	120	131	57	60	81	86	110	103	66	62	58	134	92	118	90
113	113	138	42	44	75	57	69	55	60	45	43	168	119	164	91
152	172	181	37	57	66	53	80	81	62	70	63	194	168	161	92
208	192	206	89	115	141	97	128	123	139	113	92	294	165	204	93
201	167	233	146	185	246	136	113	128	96	72	62	301	149	240	94
234	295	417	151	185	351	259	287	272	200	142	153	350	234	376	95
80	77	76	13	10	23	36	46	34	22	24	20	87	48	75	96
11 356	11 230	13 003	5 378	6 569	9 223	6 639	7 930	7 753	6 325	5 182	5 258	11 918	6 571	8 517	97
60	90	81	205	189	262	47	64	45	71	75	70	89	17	48	98
.	55	56	.	36	36	.	48	36	.	47	53	.	15	26	99
151	121	94	65	84	100	123	134	142	118	85	94	92	27	33	100
67	58	52	21	33	35	47	69	51	49	53	48	52	16	28	101
25 930	22 748	24 523	18 585	22 393	28 838	14 947	16 971	16 980	17 387	15 436	15 436	23 904	12 282	15 056	102
691	465	607	479	627	888	375	423	438	534	493	503	288	313	335	103
122	144	176	69	65	97	86	114	113	68	39	50	137	96	120	104
1 245	1 220	1 167	701	973	1 480	813	883	834	971	895	941	462	535	638	105
.	567	672	.	1 191	1 592	.	427	426	.	431	403	.	400	526	106
768	954	1 124	1 122	1 397	1 715	1 031	1 113	1 060	1 177	1 060	1 021	1 356	640	703	107
504	312	291	303	402	462	314	341	383	385	349	314	182	155	182	108
1 538	1 038	901	599	710	900	755	839	832	767	645	695	1 219	463	395	109
.	410	423	.	233	356	.	221	211	.	124	117	.	171	198	110
1 818	1 411	1 112	848	1 132	1 494	411	477	490	986	927	787	990	620	721	111

III. Jahres
1. Straßenverkehrsunfälle und ihre

Tagesstunde	Straßenverkehrsunfälle							
	insgesamt	davon ereigneten sich an einem						
		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Sonnabend	Sonntag
Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten								
0 bis vor 1 . . .	820	121	74	84	69	96	180	196
1 " " 2 . . .	851	144	73	61	73	107	163	230
2 " " 3 . . .	540	81	48	45	46	53	88	179
3 " " 4 . . .	372	47	33	32	36	41	41	142
4 " " 5 . . .	292	51	32	33	24	31	44	77
5 " " 6 . . .	805	127	114	133	121	129	115	66
6 " " 7 . . .	1 540	259	272	287	259	264	140	59
7 " " 8 . . .	1 546	276	257	257	252	278	190	36
8 " " 9 . . .	958	147	143	141	125	146	204	52
9 " " 10 . . .	1 071	172	152	134	140	144	211	118
10 " " 11 . . .	1 368	206	189	186	201	171	262	153
11 " " 12 . . .	1 629	241	206	192	223	231	351	185
12 " " 13 . . .	1 938	274	262	251	241	274	454	182
13 " " 14 . . .	1 944	272	250	250	244	248	432	248
14 " " 15 . . .	2 089	269	237	274	262	289	442	316
15 " " 16 . . .	2 138	325	259	286	267	336	390	275
16 " " 17 . . .	2 565	368	401	346	355	448	398	249
17 " " 18 . . .	3 583	585	571	546	590	646	351	294
18 " " 19 . . .	3 139	487	466	453	483	539	375	336
19 " " 20 . . .	2 445	355	305	330	330	443	377	305
20 " " 21 . . .	1 800	256	210	245	242	321	275	251
21 " " 22 . . .	1 523	201	192	188	221	282	220	219
22 " " 23 . . .	1 479	167	183	197	197	282	212	241
23 " " 24 . . .	1 054	95	113	119	132	189	194	212
Zusammen	37 489	5 526	5 042	5 070	5 133	5 988	6 109	4 621
Unfälle mit Leichtverletzten								
0 bis vor 1 . . .	634	107	49	72	60	81	113	152
1 " " 2 . . .	629	100	46	55	56	76	129	167
2 " " 3 . . .	411	77	33	26	37	32	74	132
3 " " 4 . . .	293	47	27	30	27	26	40	96
4 " " 5 . . .	227	18	34	26	23	31	40	55
5 " " 6 . . .	888	110	147	166	115	143	134	73
6 " " 7 . . .	1 967	312	395	362	335	351	159	53
7 " " 8 . . .	2 250	408	386	369	355	403	289	40
8 " " 9 . . .	1 503	238	245	227	220	236	263	74
9 " " 10 . . .	1 616	251	222	235	225	225	322	136
10 " " 11 . . .	2 264	336	297	304	278	323	495	231
11 " " 12 . . .	2 601	357	331	335	350	353	621	254
12 " " 13 . . .	2 839	416	364	412	343	385	663	256
13 " " 14 . . .	2 918	405	333	386	335	384	782	293
14 " " 15 . . .	3 158	430	387	385	408	435	720	393
15 " " 16 . . .	3 037	470	369	406	431	465	552	344
16 " " 17 . . .	3 867	664	539	529	602	688	538	307
17 " " 18 . . .	5 525	917	919	874	916	1 044	482	373
18 " " 19 . . .	4 148	638	643	655	647	775	437	353
19 " " 20 . . .	2 997	432	440	422	443	491	404	365
20 " " 21 . . .	2 174	316	304	284	320	370	315	265
21 " " 22 . . .	1 555	211	222	203	232	279	212	196
22 " " 23 . . .	1 551	179	177	222	225	297	227	224
23 " " 24 . . .	901	72	112	116	116	149	162	174
Zusammen	49 953	7 511	7 021	7 101	7 099	8 042	8 173	5 006

übersichten 1958

Folgen nach Wochentagen und Tagesstunden

Tagesstunde	Straßenverkehrsunfälle							
	insgesamt	davon ereigneten sich an einem						
		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Sonnabend	Sonntag
Unfälle mit nur Sachschaden								
0 bis vor 1 . . .	1 568	204	165	177	183	188	302	349
1 " " 2 . . .	1 279	148	130	142	113	154	224	368
2 " " 3 . . .	1 030	115	111	96	96	134	190	288
3 " " 4 . . .	743	85	76	97	73	86	136	190
4 " " 5 . . .	610	74	82	81	68	97	81	127
5 " " 6 . . .	1 130	164	200	182	152	172	156	104
6 " " 7 . . .	2 427	440	436	458	377	381	245	90
7 " " 8 . . .	4 817	844	792	833	785	844	607	112
8 " " 9 . . .	5 892	1 001	911	1 028	941	931	887	193
9 " " 10 . . .	6 873	1 062	1 107	1 157	1 043	1 024	1 177	303
10 " " 11 . . .	8 396	1 229	1 209	1 316	1 334	1 294	1 552	462
11 " " 12 . . .	9 279	1 312	1 271	1 461	1 403	1 326	1 869	637
12 " " 13 . . .	8 904	1 264	1 178	1 357	1 283	1 350	1 900	572
13 " " 14 . . .	8 029	1 096	1 033	1 146	1 105	1 150	1 847	652
14 " " 15 . . .	8 620	1 268	1 137	1 227	1 149	1 320	1 599	920
15 " " 16 . . .	9 115	1 430	1 360	1 296	1 306	1 538	1 247	938
16 " " 17 . . .	9 773	1 568	1 505	1 520	1 515	1 743	1 065	857
17 " " 18 . . .	12 072	2 062	1 989	1 823	1 978	2 389	958	873
18 " " 19 . . .	9 436	1 510	1 508	1 373	1 532	1 731	868	914
19 " " 20 . . .	6 437	948	934	893	914	1 127	816	805
20 " " 21 . . .	4 371	609	565	596	599	767	598	637
21 " " 22 . . .	3 009	380	403	369	424	554	398	481
22 " " 23 . . .	3 017	340	369	411	420	541	455	481
23 " " 24 . . .	2 208	259	239	271	281	343	422	393
Zusammen	129 035	19 412	18 710	19 310	19 074	21 184	19 599	11 746
Unfälle insgesamt								
0 bis vor 1 . . .	3 022	432	288	333	312	365	595	697
1 " " 2 . . .	2 759	392	249	258	242	337	516	765
2 " " 3 . . .	1 981	273	192	167	179	219	352	599
3 " " 4 . . .	1 408	179	136	159	136	153	217	428
4 " " 5 . . .	1 129	143	148	140	115	159	165	259
5 " " 6 . . .	2 823	401	461	481	388	444	405	243
6 " " 7 . . .	5 934	1 011	1 103	1 107	971	996	544	202
7 " " 8 . . .	8 613	1 528	1 435	1 459	1 392	1 525	1 086	188
8 " " 9 . . .	8 353	1 386	1 299	1 396	1 286	1 313	1 354	319
9 " " 10 . . .	9 560	1 485	1 481	1 526	1 408	1 393	1 710	557
10 " " 11 . . .	12 028	1 771	1 695	1 806	1 813	1 788	2 309	846
11 " " 12 . . .	13 509	1 910	1 808	1 988	1 976	1 910	2 841	1 076
12 " " 13 . . .	13 681	1 954	1 804	2 020	1 867	2 009	3 017	1 010
13 " " 14 . . .	12 891	1 773	1 616	1 782	1 684	1 782	3 061	1 193
14 " " 15 . . .	13 867	1 967	1 761	1 886	1 819	2 044	2 761	1 629
15 " " 16 . . .	14 290	2 225	1 988	1 988	2 004	2 339	2 189	1 557
16 " " 17 . . .	16 205	2 600	2 445	2 395	2 472	2 879	2 001	1 413
17 " " 18 . . .	21 180	3 564	3 479	3 243	3 484	4 079	1 791	1 540
18 " " 19 . . .	16 723	2 635	2 617	2 481	2 662	3 045	1 680	1 603
19 " " 20 . . .	11 879	1 735	1 679	1 645	1 687	2 061	1 597	1 475
20 " " 21 . . .	8 345	1 181	1 079	1 125	1 161	1 458	1 188	1 153
21 " " 22 . . .	6 087	792	817	760	877	1 115	830	896
22 " " 23 . . .	6 047	686	729	830	842	1 120	894	946
23 " " 24 . . .	4 163	426	464	506	529	681	778	779
Insgesamt	216 477	32 449	30 773	31 481	31 306	35 214	33 881	21 373

Teil III

2. Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen nach Unfallort und Ortslage

Unfallort Ortslage	Straßenverkehrsunfälle						
	insgesamt	davon					
		mit Personenschaden			mit nur Sachschaden		
		zusammen	davon mit		zusammen	davon	
			Getöteten	Verletzten		mehr als 200 DM	bis 200 DM
Innerhalb geschlossener Ortslage							
Unfälle nach der Straßenklasse							
auf einer Bundesautobahn	-	-	-	-	-	-	-
" " Bundesstraße	48 785	16 960	541	16 419	31 825	9 019	22 806
" " Landstraße I. Ordnung . .	29 434	12 997	428	12 569	16 437	4 773	11 664
" " " II. " . .	8 696	4 049	112	3 937	4 647	1 322	3 325
" " anderen Straße	85 366	32 141	721	31 420	53 225	13 078	40 147
" sämtlichen Straßen	172 281	66 147	1 802	64 345	106 134	28 192	77 942
Unfälle nach der Straßenstelle							
auf einer Straßenkreuzung oder -einmündung	74 819	27 790	547	27 243	47 029	13 371	33 658
auf einem schienengleichen Wegübergang mit Schranken und mit Warnlichtern	462	108	12	96	354	187	167
ohne Schranken und ohne Warnlichter	159	64	5	59	95	53	42
auf einer Kuppe	252	105	2	103	147	51	96
in einer Kurve	8 545	3 782	149	3 633	4 763	1 922	2 841
Außerhalb geschlossener Ortslage							
Unfälle nach der Straßenklasse							
auf einer Bundesautobahn	5 151	1 676	89	1 587	3 475	2 040	1 435
" " Bundesstraße	16 378	7 552	647	6 905	8 826	4 676	4 150
" " Landstraße I. Ordnung . .	14 243	7 555	579	6 976	6 688	3 332	3 356
" " " II. " . .	3 440	1 872	119	1 753	1 568	702	866
" " anderen Straße	4 984	2 640	149	2 491	2 344	814	1 530
" sämtlichen Straßen	44 196	21 295	1 583	19 712	22 901	11 564	11 337
Unfälle nach der Straßenstelle							
auf einer Straßenkreuzung oder -einmündung	8 158	3 989	262	3 727	4 169	2 011	2 158
auf einem schienengleichen Wegübergang mit Schranken und mit Warnlichtern	175	54	7	47	121	65	56
ohne Schranken und ohne Warnlichter	107	59	8	51	48	30	18
auf einer Kuppe	296	136	8	128	160	91	69
in einer Kurve	7 132	3 714	301	3 413	3 418	1 969	1 449
Innerhalb und außerhalb geschlossener Ortslage							
Unfälle nach der Straßenklasse							
auf einer Bundesautobahn	5 151	1 676	89	1 587	3 475	2 040	1 435
" " Bundesstraße	65 163	24 512	1 188	23 324	40 651	13 695	26 956
" " Landstraße I. Ordnung . .	43 677	20 552	1 007	19 545	23 125	8 105	15 020
" " " II. " . .	12 136	5 921	231	5 690	6 215	2 024	4 191
" " anderen Straße	90 350	34 781	870	33 911	55 569	13 892	41 677
" sämtlichen Straßen	216 477	87 442	3 385	84 057	129 035	39 756	89 279
Unfälle nach der Straßenstelle							
auf einer Straßenkreuzung oder -einmündung	82 977	31 779	809	30 970	51 198	15 382	35 816
auf einem schienengleichen Wegübergang mit Schranken und mit Warnlichtern	637	162	19	143	475	252	223
ohne Schranken und ohne Warnlichter	266	123	13	110	143	83	60
auf einer Kuppe	548	241	10	231	307	142	165
in einer Kurve	15 677	7 496	450	7 046	8 181	3 891	4 290

3. Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen nach Unfallart und Ortslage

Unfallart	Straßenverkehrsunfälle								
	inner- halb	außer- halb	insgesamt	davon					
				mit Personenschaden			mit nur Sachschaden		
				inner- halb	außer- halb	zusammen	inner- halb	außer- halb	zusammen
				geschlossener Ortslage			geschlossener Ortslage		
Unfälle durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen	73 085	14 585	87 670	26 017	6 780	32 797	47 068	7 805	54 873
Unfälle durch Auffahren eines Fahrzeuges auf ein voranfahrendes oder ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug	38 566	10 056	48 622	6 249	3 088	9 337	32 317	6 968	39 285
auf ein parkendes Fahrzeug oder ein sonstiges Hindernis	26 780	10 260	37 040	6 039	5 097	11 136	20 741	5 163	25 904
Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger	17 189	2 586	19 775	16 117	2 436	18 553	1 072	150	1 222
Unfälle anderer Art	16 661	6 709	23 370	11 725	3 894	15 619	4 936	2 815	7 751
Unfälle insgesamt	172 281	44 196	216 477	66 147	21 295	87 442	106 134	22 901	129 035

4. An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Kraftfahrzeuge und Mopeds nach der Nationalität

Nationalität	Beteiligte Kraftfahrzeuge und Mopeds							
	insgesamt	Anteil an sämtlichen beteiligten Kraftfahr- zeugen und Mopeds	davon					
			Krafträder, Kraftroller	Personen- kraftwagen	Kraft- omnibusse	Liefer- und Lastkraft- wagen, Zug- maschinen	Sonstige Kraft- fahrzeuge	Mopeds und sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor
Anzahl	vH	Anzahl						
Zivilkraftfahrzeuge								
Deutschland	340 355	95,0	44 766	196 178	6 438	65 523	276	27 174
Schweden	59	0,0	3	52	2	2	-	-
Norwegen	62	0,0	5	38	2	14	-	3
Dänemark	73	0,0	5	51	1	15	-	1
Großbritannien . . .	1 431	0,4	55	1 288	8	78	1	1
Niederlande	2 358	0,7	220	1 471	80	493	1	93
Belgien	1 431	0,4	73	1 164	25	155	2	12
Luxemburg	42	0,0	1	31	-	10	-	-
Frankreich	815	0,2	145	471	7	79	1	112
Schweiz	167	0,1	13	141	2	11	-	-
Italien	96	0,0	4	81	-	10	-	1
Österreich	150	0,0	17	98	4	25	-	6
Ver. Staaten von Amerika	223	0,1	5	215	1	2	-	-
Übriges Ausland . .	539	0,2	16	509	4	7	1	2
Zusammen	347 801	97,1	45 328	201 788	6 574	66 424	282	27 405
Militärkraftfahrzeuge								
Deutschland	439	0,1	25	165	8	232	7	2
Ausland	4 335	1,2	78	1 563	131	2 468	95	-
Zusammen	4 774	1,3	103	1 728	139	2 700	102	2
Kraftfahrzeuge mit un- bekannter Nationalität	5 559	1,6	350	3 025	50	1 497	312	325
Insgesamt	358 134	100	45 781	206 541	6 763	70 621	696	27 732

Teil III

5. An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Führer von Kraftfahrzeugen und Mopeds nach Alter, Geschlecht und Unfallfolgen

Altersgruppe Geschlecht	Beteiligte Führer von Kraftfahrzeugen und Mopeds						
	insgesamt	davon Führer von					Mopeds und sonstigen Fahrrädern mit Hilfsmotor
		Kraft- rädern, Kraft- rollern	Personen- kraft- wagen	Kraft- omnibussen	Liefer- und Lastkraft- wagen, Zug- maschinen	sonstigen Kraft- fahrzeugen	
Unfälle mit Personenschaden							
unter 18 Jahre	2 908	140	147	-	45	1	2 575
18 bis " 25 "	37 949	15 526	11 941	71	4 519	28	5 864
25 " " 35 "	32 714	8 216	15 185	623	5 153	27	3 507
35 " " 45 "	18 985	2 478	10 830	532	2 889	13	2 246
45 " " 55 "	16 421	1 990	9 401	250	2 457	6	2 317
55 " " 65 "	6 713	623	3 997	58	790	3	1 242
65 und mehr "	1 257	78	832	3	79	1	264
Alle Altersgruppen	116 947	29 051	52 333	1 537	15 932	79	18 015
darunter weiblich	4 772	332	3 612	3	197	1	627
Ohne Angabe	4 406	452	2 337	76	1 007	46	488
Zusammen	121 353	29 503	54 670	1 613	16 939	125	18 503
Unfälle mit nur Sachschaden							
unter 18 Jahre	1 983	98	211	4	87	1	1 582
18 bis " 25 "	55 913	8 644	29 227	265	14 409	85	3 283
25 " " 35 "	66 979	4 461	42 437	1 987	16 351	86	1 657
35 " " 45 "	45 927	1 321	32 542	1 740	9 318	55	951
45 " " 55 "	37 783	949	27 606	759	7 578	30	861
55 " " 65 "	14 954	266	11 555	206	2 485	8	434
65 und mehr "	2 584	24	2 240	2	253	-	65
Alle Altersgruppen	226 123	15 763	145 818	4 963	50 481	265	8 833
darunter weiblich	10 485	111	9 759	7	477	-	131
Ohne Angabe	10 658	515	6 053	187	3 201	306	396
Zusammen	236 781	16 278	151 871	5 150	53 682	571	9 229
Unfälle insgesamt							
Männlich							
unter 18 Jahre	4 798	231	329	4	129	2	4 103
18 bis " 25 "	90 365	23 934	38 313	335	18 701	113	8 969
25 " " 35 "	95 407	12 559	53 867	2 608	21 306	113	4 954
35 " " 45 "	60 828	3 754	39 657	2 266	12 079	68	3 004
45 " " 55 "	51 631	2 908	34 656	1 008	9 940	36	3 083
55 " " 65 "	21 015	884	14 954	264	3 252	10	1 651
65 und mehr "	3 769	101	3 004	5	332	1	326
Alle Altersgruppen	327 813	44 371	184 780	6 490	65 739	343	26 090
Weiblich							
unter 18 Jahre	93	7	29	-	3	-	54
18 bis " 25 "	3 497	236	2 855	1	227	-	178
25 " " 35 "	4 286	118	3 755	5	198	-	210
35 " " 45 "	4 084	45	3 715	3	128	-	193
45 " " 55 "	2 573	31	2 351	1	95	-	95
55 " " 65 "	652	5	598	-	23	1	25
65 und mehr "	72	1	68	-	-	-	3
Alle Altersgruppen	15 257	443	13 371	10	674	1	758
Sämtliche Führer							
unter 18 Jahre	4 891	238	358	4	132	2	4 157
18 bis " 25 "	93 862	24 170	41 168	336	18 928	113	9 147
25 " " 35 "	99 693	12 677	57 622	2 613	21 504	113	5 164
35 " " 45 "	64 912	3 799	43 372	2 269	12 207	68	3 197
45 " " 55 "	54 204	2 939	37 007	1 009	10 035	36	3 178
55 " " 65 "	21 667	889	15 552	264	3 275	11	1 676
65 und mehr "	3 841	102	3 072	5	332	1	329
Alle Altersgruppen	343 070	44 814	198 151	6 500	66 413	344	26 848
Ohne Angabe	15 064	967	8 390	263	4 208	352	884
Insgesamt	358 134	45 781	206 541	6 763	70 621	696	27 732

6. Verunglückte Personen nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung

Verkehrsbeteiligung der verunglückten Personen	Verunglückte Personen										
	insgesamt	davon im Alter von									
		unter 6 Jahren	6	14	18	25	35	45	55	65 und mehr Jahren	
			bis unter Jahren								
			14	18	25	35	45	55	65		
Getötete Personen											
auf Krafträdern	819	3	2	16	410	214	73	67	27	7	
" Personenkraftwagen	675	5	7	22	151	143	114	117	75	41	
" Kraftomnibussen	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	
" Lastkraftwagen	92	1	4	4	24	16	19	10	13	1	
" sonstigen Kraftfahrzeugen	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	
" Mopeds 1)	374	-	-	26	79	66	47	74	59	23	
" Fahrrädern 2)	339	2	41	30	22	18	20	63	61	82	
" sonstigen Fahrzeugen	26	-	-	-	1	4	5	2	5	9	
Fußgänger	1 252	156	118	24	75	67	59	120	164	469	
Andere Personen	6	1	1	-	-	-	-	1	2	1	
Zusammen	3 585	168	173	123	763	528	337	454	406	633	
darunter weiblich	653	53	59	26	63	54	55	92	73	178	
Schwerverletzte Personen											
auf Krafträdern	10 114	25	70	283	5 213	2 634	877	741	242	29	
" Personenkraftwagen	8 313	141	228	318	2 348	1 934	1 299	1 197	625	223	
" Kraftomnibussen	101	2	2	2	14	26	19	15	5	16	
" Lastkraftwagen	1 110	4	18	41	440	260	143	137	55	12	
" sonstigen Kraftfahrzeugen	5	-	-	1	1	-	2	1	-	-	
" Mopeds 1)	5 771	11	21	708	1 740	1 111	791	851	440	98	
" Fahrrädern 2)	4 599	49	569	954	812	506	381	561	485	282	
" sonstigen Fahrzeugen	178	4	6	13	32	27	14	29	28	25	
Fußgänger	10 119	1 569	2 096	466	1 019	722	550	1 043	1 116	1 538	
Andere Personen	47	7	3	2	8	-	5	9	4	9	
Zusammen	40 357	1 812	3 013	2 788	11 627	7 220	4 081	4 584	3 000	2 232	
darunter weiblich	10 023	701	1 076	844	2 026	1 321	1 043	1 192	880	940	
Leichtverletzte Personen											
auf Krafträdern	17 934	52	154	522	9 442	4 718	1 471	1 186	345	44	
" Personenkraftwagen	15 794	283	443	525	3 897	4 068	2 719	2 311	1 138	410	
" Kraftomnibussen	674	7	18	40	92	146	132	129	75	35	
" Lastkraftwagen	2 182	17	36	64	677	583	347	317	119	22	
" sonstigen Kraftfahrzeugen	24	-	-	2	9	4	3	1	3	2	
" Mopeds 1)	9 220	29	32	1 321	2 907	1 837	1 157	1 186	630	121	
" Fahrrädern 2)	9 025	91	1 128	2 137	1 752	1 101	758	996	742	320	
" sonstigen Fahrzeugen	525	9	23	26	61	98	88	101	78	41	
Fußgänger	12 688	2 043	2 888	705	1 362	1 043	785	1 298	1 227	1 337	
Andere Personen	64	13	2	3	9	4	6	12	7	8	
Zusammen	68 130	2 544	4 724	5 345	20 208	13 602	7 466	7 537	4 364	2 340	
darunter weiblich	16 941	1 078	1 835	1 611	3 514	2 589	2 104	2 068	1 257	885	
Sämtliche verletzten Personen											
auf Krafträdern	28 048	77	224	805	14 655	7 352	2 348	1 927	587	73	
" Personenkraftwagen	24 107	424	671	843	6 245	6 002	4 018	3 508	1 763	633	
" Kraftomnibussen	775	9	20	42	106	172	151	144	80	51	
" Lastkraftwagen	3 292	21	54	105	1 117	843	490	454	174	34	
" sonstigen Kraftfahrzeugen	29	-	-	3	10	4	5	2	3	2	
" Mopeds 1)	14 991	40	53	2 029	4 647	2 948	1 948	2 037	1 070	219	
" Fahrrädern 2)	13 624	140	1 697	3 091	2 564	1 607	1 139	1 557	1 227	602	
" sonstigen Fahrzeugen	703	13	29	39	93	125	102	130	106	66	
Fußgänger	22 807	3 612	4 984	1 171	2 381	1 765	1 335	2 341	2 343	2 875	
Andere Personen	111	20	5	5	17	4	11	21	11	17	
Zusammen	108 487	4 356	7 737	8 133	31 835	20 822	11 547	12 121	7 364	4 572	
darunter weiblich	26 964	1 779	2 911	2 455	5 540	3 910	3 147	3 260	2 137	1 825	
Verunglückte Personen											
auf Krafträdern	28 867	80	226	821	15 065	7 566	2 421	1 994	614	80	
" Personenkraftwagen	24 782	429	678	865	6 396	6 145	4 132	3 625	1 838	674	
" Kraftomnibussen	776	9	20	43	106	172	151	144	80	51	
" Lastkraftwagen	3 384	22	58	109	1 141	859	509	464	187	35	
" sonstigen Kraftfahrzeugen	30	-	-	3	11	4	5	2	3	2	
" Mopeds 1)	15 365	40	53	2 055	4 726	3 014	1 995	2 111	1 129	242	
" Fahrrädern 2)	13 963	142	1 738	3 121	2 586	1 625	1 159	1 620	1 288	684	
" sonstigen Fahrzeugen	729	13	29	39	94	129	107	132	111	75	
Fußgänger	24 059	3 768	5 102	1 195	2 456	1 832	1 394	2 461	2 507	3 344	
Andere Personen	117	21	6	5	17	4	11	22	13	18	
Insgesamt	112 072	4 524	7 910	8 256	32 598	21 350	11 884	12 575	7 770	5 205	
darunter weiblich	27 617	1 832	2 970	2 481	5 603	3 964	3 202	3 352	2 210	2 003	

1) Einschl. sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor. - 2) Ohne Hilfsmotor.

IV. Nordrhein-Westfalen im Vergleich zur
1. Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen in den

Jahr	Nordrhein- Westfalen	Schles- wig- Holstein	Hamburg	Nieder- sachsen	Bremen	Hessen	Rhein- land- Pfalz	Baden- Württem- berg	Bayern	Bundes- republik	Außerdem		
											Saarland	Berlin (West) ¹⁾	
Unfälle insgesamt													
1950	67 659	9 912	12 691	29 553	5 279	22 470	12 143	42 636	45 651	247 994	3 208	12 767	
1951	90 914	11 648	17 196	37 186	5 082	30 711	16 921	53 080	57 695	320 433	4 272	17 647	
1952	109 432	13 481	18 473	44 454	5 830	37 771	21 373	58 507	66 109	375 430	5 249	18 090	
1953	130 360	16 902	21 875	52 551	6 546	44 350	25 660	69 940	77 515	445 699	6 898	20 430	
1954	146 499	17 930	27 379	57 278	7 197	47 989	28 171	75 944	85 300	493 687	8 292	21 786	
1955	171 164	20 687	32 721	68 954	8 663	55 277	33 522	81 103	95 728	567 819	9 381	26 151	
1956	192 820	22 798	36 995	74 383	10 073	63 600	35 794	84 863	104 220	625 546	10 444	27 751	
1957	195 586	26 270	40 045	71 698	11 543	63 012	36 032	85 681	103 818	633 685	10 641	34 563	
1958	216 477	30 155	42 057	77 793	12 455	69 535	41 896	97 275	116 330	703 973	11 480	36 331	
Zu- oder Abnahme der Unfälle gegenüber Vorjahr (vH)													
1951	+ 34,4	+ 17,5	+ 35,5	+ 25,8	- 3,7	+ 36,7	+ 39,3	+ 24,5	+ 26,4	+ 29,2	+ 33,2	+ 38,2	
1952	+ 20,4	+ 15,7	+ 7,4	+ 19,5	+ 14,7	+ 23,0	+ 26,3	+ 10,2	+ 14,6	+ 17,2	+ 22,9	+ 2,5	
1953	+ 19,1	+ 25,4	+ 18,4	+ 18,2	+ 12,3	+ 17,4	+ 20,1	+ 19,5	+ 17,3	+ 18,7	+ 31,4	+ 12,9	
1954	+ 12,4	+ 6,1	+ 25,2	+ 9,0	+ 9,9	+ 8,2	+ 9,8	+ 8,6	+ 10,0	+ 10,8	+ 20,2	+ 6,6	
1955	+ 16,8	+ 15,4	+ 19,5	+ 20,4	+ 20,4	+ 15,2	+ 19,0	+ 6,8	+ 12,2	+ 15,0	+ 13,1	+ 20,0	
1956	+ 12,7	+ 10,2	+ 13,1	+ 7,9	+ 16,3	+ 15,1	+ 6,8	+ 4,6	+ 8,9	+ 10,2	+ 11,3	+ 6,1	
1957	+ 1,4	+ 15,2	+ 8,2	- 3,6	+ 14,6	- 0,9	+ 0,7	+ 1,0	- 0,4	+ 1,3	+ 1,9	+ 24,5	
1958	+ 10,7	+ 14,8	+ 5,0	+ 8,5	+ 7,9	+ 10,4	+ 16,3	+ 13,5	+ 12,1	+ 11,1	+ 7,9	+ 5,1	
Anteil der Unfälle an denen der Bundesrepublik (vH)													
1950	27,3	4,0	5,1	11,9	2,1	9,1	4,9	17,2	18,4	100	-	-	
1951	28,4	3,6	5,4	11,6	1,6	9,6	5,3	16,5	18,0	100	-	-	
1952	29,1	3,6	4,9	11,8	1,6	10,1	5,7	15,6	17,6	100	-	-	
1953	29,2	3,8	4,9	11,8	1,5	9,9	5,8	15,7	17,4	100	-	-	
1954	29,7	3,6	5,5	11,6	1,5	9,7	5,7	15,4	17,3	100	-	-	
1955	30,1	3,7	5,8	12,1	1,5	9,7	5,9	14,3	16,9	100	-	-	
1956	30,8	3,6	5,9	11,9	1,6	10,2	5,7	13,6	16,7	100	-	-	
1957	30,9	4,2	6,3	11,3	1,8	9,9	5,7	13,5	16,4	100	-	-	
1958	30,7	4,3	6,0	11,0	1,8	9,9	6,0	13,8	16,5	100	-	-	
Unfälle je 1 000 Einwohner ²⁾													
1956	13,1	10,1	21,2	11,5	15,9	14,1	11,0	12,0	11,4	12,6	10,4	12,5	
1957	13,0	11,6	22,6	11,1	17,6	13,8	11,0	11,8	11,3	12,6	10,5	15,5	
1958	14,1	13,3	23,4	12,0	18,6	15,0	12,6	13,2	12,6	13,8	11,1	16,3	
Unfälle je 1 000 fahrberechtigte Kraftfahrzeuge ³⁾													
1956	148,2	128,3	266,9	119,5	224,8	133,8	109,0	101,3	94,5	124,4	-	244,5	
1957	138,5	134,0	257,2	109,3	223,7	123,6	102,4	95,1	88,0	117,0	112,8	264,0	
1958	138,7	135,3	239,6	108,2	213,6	121,7	109,5	99,5	91,5	118,5	109,9	239,5	
Unfälle je qkm Fläche													
1956	5,7	1,5	49,5	1,6	24,9	3,0	1,8	2,4	1,5	2,5	4,1	57,7	
1957	5,8	1,7	53,6	1,5	28,6	3,0	1,8	2,4	1,5	2,6	4,1	71,9	
1958	6,4	1,9	56,3	1,6	30,8	3,3	2,1	2,7	1,6	2,9	4,5	75,5	
Unfälle je km Straße ⁴⁾													
1956	2,9	1,1	13,4	1,4	8,3	2,4	1,3	1,6	1,0	1,8	.	11,2	
1957	2,9	1,3	14,5	1,4	9,5	2,4	1,4	1,6	1,0	1,8	.	13,9	
1958	3,2	1,5	15,2	1,5	10,3	2,6	1,6	1,8	1,1	2,0	.	14,6	
Unfälle mit Personenschaden													
1953	69 706	8 367	9 592	28 387	3 144	22 920	13 328	37 104	44 997	237 545	3 629	10 444	
1954	76 491	8 804	10 042	30 002	3 357	23 507	14 323	39 089	47 671	253 286	4 220	10 419	
1955	85 650	9 882	11 225	33 874	4 090	24 717	16 878	40 969	51 659	278 944	4 912	12 215	
1956	90 696	10 324	11 995	35 268	4 545	26 025	17 175	40 168	52 621	288 817	5 324	12 871	
1957	88 069	10 478	12 627	33 696	4 620	25 295	16 759	38 788	50 884	281 216	5 443	13 207	
1958	87 442	11 011	11 118	34 179	4 399	25 564	17 567	38 709	49 244	279 233	5 376	12 088	
Anteil der Unfälle mit Personenschaden an denen der Bundesrepublik (vH)													
1953	29,4	3,5	4,0	12,0	1,3	9,7	5,6	15,6	18,9	100	-	-	
1954	30,2	3,5	4,0	11,8	1,3	9,3	5,7	15,4	18,8	100	-	-	
1955	30,7	3,5	4,0	12,1	1,5	8,9	6,1	14,7	18,5	100	-	-	
1956	31,4	3,6	4,2	12,2	1,6	9,0	5,9	13,9	18,2	100	-	-	
1957	31,3	3,7	4,5	12,0	1,6	9,0	6,0	13,8	18,1	100	-	-	
1958	31,3	3,9	4,0	12,2	1,6	9,2	6,3	13,9	17,6	100	-	-	

Quelle: Statistisches Bundesamt.

1) Seit Frühjahr 1957 werden in Berlin (West) die Bagatellunfälle stärker erfaßt. Ein Vergleich mit den vorhergehenden Westfalen. - 3) Bestand vom 1. Juli jedes Jahres. Ohne Deutsche Bundesbahn und Deutsche Bundespost (in der Bundesrepublik Verkehr offen stehen und von Kraftfahrzeugen befahren werden, jedoch ohne Privatstraßen (Straßen, die nicht von Ge 1,9 vH sämtlicher Straßen vorgenannter Art).

Bundesrepublik und den Bundesländern

Bundesländern und der Bundesrepublik 1950 - 1958

Jahr	Nordrhein-Westfalen	Schleswig-Holstein	Hamburg	Niedersachsen	Bremen	Hessen	Rheinland-Pfalz	Baden-Württemberg	Bayern	Bundesrepublik	Außerdem	
											Saarland	Berlin (West)
Unfälle mit Personenschaden je 1 000 Einwohner ²⁾												
1956	6,2	4,6	6,9	5,4	7,2	5,8	5,3	5,7	5,8	5,8	5,3	5,8
1957	5,9	4,6	7,1	5,2	7,1	5,5	5,1	5,4	5,6	5,6	5,4	5,9
1958	5,7	4,9	6,2	5,3	6,6	5,5	5,3	5,3	5,3	5,5	5,2	5,4
Unfälle mit Personenschaden je 1 000 fahrberechtigte Kraftfahrzeuge ³⁾												
1956	69,7	58,1	86,5	56,6	101,5	54,7	52,3	47,9	47,7	57,4	.	113,4
1957	62,4	53,5	81,1	51,4	89,5	49,6	47,6	43,0	43,1	51,9	57,7	100,9
1958	56,0	49,4	63,4	47,6	75,5	44,8	45,9	39,6	38,7	47,0	51,4	79,7
Unfälle mit Personenschaden je qkm Fläche												
1956	2,7	0,7	16,1	0,7	11,3	1,2	0,9	1,1	0,7	1,2	2,1	26,8
1957	2,6	0,7	16,9	0,7	11,4	1,2	0,8	1,1	0,7	1,1	2,1	27,5
1958	2,6	0,7	14,9	0,7	10,9	1,2	0,9	1,1	0,7	1,1	2,1	25,1
Unfälle mit Personenschaden je km Straße ⁴⁾												
1956	1,3	0,5	4,3	0,7	3,8	1,0	0,6	0,8	0,5	0,8	.	5,2
1957	1,3	0,5	4,6	0,6	3,8	1,0	0,6	0,7	0,5	0,8	.	5,3
1958	1,3	0,5	4,0	0,6	3,6	1,0	0,7	0,7	0,5	0,8	.	4,9
Unfälle mit nur Sachschaden												
1953	60 654	8 535	12 283	24 164	3 402	21 430	12 332	32 836	32 518	208 154	3 269	9 986
1954	70 008	9 126	17 337	27 276	3 840	24 482	13 848	36 855	37 629	240 401	4 072	11 367
1955	85 514	10 805	21 496	35 080	4 573	30 560	16 644	40 134	44 069	288 875	4 469	13 936
1956	102 124	12 474	25 000	39 115	5 528	37 575	18 619	44 695	51 599	336 729	5 120	14 880
1957	107 517	15 792	27 418	38 002	6 923	37 717	19 273	46 893	52 934	352 469	5 198	21 356
1958	129 035	19 144	30 939	43 614	8 056	43 971	24 329	58 566	67 086	424 740	6 104	24 243
Anteil der Unfälle mit nur Sachschaden an denen der Bundesrepublik (vH)												
1953	29,2	4,1	5,9	11,6	1,6	10,3	5,9	15,8	15,6	100	-	-
1954	29,1	3,8	7,2	11,3	1,6	10,2	5,8	15,3	15,7	100	-	-
1955	29,6	3,7	7,4	12,1	1,6	10,6	5,8	13,9	15,3	100	-	-
1956	30,3	3,7	7,4	11,6	1,7	11,2	5,5	13,3	15,3	100	-	-
1957	30,5	4,5	7,8	10,8	1,9	10,7	5,5	13,3	15,0	100	-	-
1958	30,4	4,5	7,3	10,3	1,9	10,3	5,7	13,8	15,8	100	-	-
Unfälle mit nur Sachschaden je 1 000 Einwohner ²⁾												
1956	6,9	5,5	14,3	6,0	8,7	8,3	5,7	6,3	5,7	6,8	5,1	6,7
1957	7,1	7,0	15,5	5,9	10,6	8,2	5,9	6,5	5,8	7,0	5,1	9,6
1958	8,4	8,4	17,2	6,7	12,0	9,5	7,3	7,9	7,3	8,3	5,9	10,9
Unfälle mit nur Sachschaden je 1 000 fahrberechtigte Kraftfahrzeuge ³⁾												
1956	78,5	70,2	180,4	62,8	123,4	79,0	56,7	53,3	46,8	67,0	.	131,1
1957	76,2	80,6	176,1	57,9	134,2	74,0	54,8	52,0	44,9	65,1	55,1	163,1
1958	82,7	85,9	176,3	60,7	138,2	77,0	63,6	59,9	52,8	71,5	58,4	159,8
Unfälle mit nur Sachschaden je qkm Fläche												
1956	3,0	0,8	33,5	0,8	13,7	1,8	0,9	1,3	0,7	1,4	2,0	30,9
1957	3,2	1,0	36,7	0,8	17,1	1,8	1,0	1,3	0,8	1,4	2,0	44,4
1958	3,8	1,2	41,4	0,9	20,0	2,1	1,2	1,6	1,0	1,7	2,4	50,4
Unfälle mit nur Sachschaden je km Straße ⁴⁾												
1956	1,5	0,6	9,0	0,7	4,6	1,4	0,7	0,8	0,5	1,0	.	6,0
1957	1,6	0,7	10,0	0,7	5,7	1,4	0,7	0,9	0,5	1,0	.	8,6
1958	1,9	0,9	11,2	0,8	6,7	1,7	0,9	1,1	0,7	1,2	.	9,8
Getötete Personen												
1953	3 397	333	258	1 366	84	905	818	1 819	2 045	11 025	150	274
1954	3 681	358	288	1 414	88	888	891	1 827	2 214	11 649	153	269
1955	3 891	400	270	1 545	141	960	895	1 828	2 410	12 340	140	311
1956	4 188	428	287	1 651	146	943	894	1 846	2 500	12 883	207	337
1957	3 885	416	289	1 704	111	935	914	1 829	2 379	12 462	225	317
1958	3 585	477	198	1 690	83	928	820	1 710	2 212	11 703	224	242
Zu- oder Abnahme der getöteten Personen gegenüber Vorjahr (vH)												
1954	+ 8,4	+ 7,5	+ 11,6	+ 3,5	+ 4,8	- 1,9	+ 8,9	+ 0,4	+ 8,3	+ 5,7	+ 2,0	- 1,8
1955	+ 5,7	+ 11,7	- 6,2	+ 9,3	+ 60,2	+ 8,1	+ 0,4	+ 0,1	+ 8,9	+ 5,9	- 8,5	+ 15,6
1956	+ 7,6	+ 7,0	+ 6,3	+ 6,9	+ 3,5	- 1,8	- 0,1	+ 1,0	+ 3,7	+ 4,4	+ 47,9	+ 8,4
1957	- 7,2	- 2,8	+ 0,7	+ 3,2	- 24,0	- 0,8	+ 2,2	- 0,9	- 4,8	- 3,3	+ 8,7	- 5,9
1958	- 7,7	+ 11,5	- 31,5	- 0,8	- 25,2	- 0,7	- 10,3	- 6,5	- 7,0	- 6,1	- 0,4	- 23,7

Jahren ist daher nur bedingt möglich.
blik rd. 0,5 vH aller Kraftfahrzeuge).
bietskörperschaften unterhalten werden.

- 2) Mittlere Jahresbevölkerung. 1958 vorläufiges Ergebnis außer Nordrhein-
- 4) Befestigte Straßen nach dem Stande vom 31. März 1956, die dem allgemei-
In Nordrhein-Westfalen 1,8 vH, in der Bundesrepublik (ohne Baden-Württemberg)

Teil IV

Noch: 1. Straßenverkehrsunfälle und ihre Folgen in den Bundesländern und der Bundesrepublik 1950 - 1958

Jahr	Nordrhein- Westfalen	Schles- wig- Holstein	Hamburg	Nieder- sachsen	Bremen	Hessen	Rhein- land- Pfalz	Baden- Württem- berg	Bayern	Bundes- republik	Außerdem		
											Saarland	Berlin (West)	
Getötete Personen je 100 Unfälle insgesamt													
1953	2,61	1,97	1,18	2,60	1,28	2,04	3,19	2,60	2,64	2,47	2,17	1,34	
1954	2,51	2,00	1,05	2,47	1,22	1,85	3,16	2,41	2,60	2,36	1,85	1,23	
1955	2,27	1,93	0,83	2,24	1,63	1,74	2,67	2,25	2,52	2,17	1,49	1,19	
1956	2,17	1,88	0,78	2,22	1,45	1,48	2,50	2,18	2,40	2,06	1,98	1,21	
1957	1,99	1,58	0,72	2,38	0,96	1,48	2,54	2,13	2,29	1,97	2,11	0,92	
1958	1,66	1,58	0,47	2,17	0,67	1,33	1,96	1,76	1,90	1,66	1,95	0,67	
Getötete Personen je 1 000 Einwohner ²⁾													
1956	0,28	0,19	0,16	0,25	0,23	0,21	0,28	0,26	0,27	0,26	0,21	0,15	
1957	0,26	0,18	0,16	0,26	0,17	0,20	0,28	0,25	0,26	0,25	0,22	0,14	
1958	0,23	0,21	0,11	0,26	0,12	0,20	0,25	0,23	0,24	0,23	0,22	0,11	
Getötete Personen je 1 000 fahrberechtigte Kraftfahrzeuge ³⁾													
1956	3,22	2,41	2,07	2,65	3,26	1,98	2,72	2,20	2,27	2,56	.	2,97	
1957	2,75	2,12	1,86	2,60	2,15	1,83	2,60	2,03	2,02	2,30	2,39	2,42	
1958	2,30	2,14	1,13	2,35	1,42	1,62	2,14	1,75	1,74	1,97	2,14	1,60	
Getötete Personen je qkm Fläche													
1956	0,12	0,03	0,38	0,03	0,36	0,04	0,05	0,05	0,04	0,05	0,08	0,70	
1957	0,11	0,03	0,39	0,04	0,27	0,04	0,05	0,05	0,03	0,05	0,09	0,66	
1958	0,11	0,03	0,26	0,04	0,21	0,04	0,04	0,05	0,03	0,05	0,09	0,50	
Getötete Personen je km Straße ⁴⁾													
1956	0,06	0,02	0,10	0,03	0,12	0,04	0,03	0,03	0,02	0,04	.	0,14	
1957	0,06	0,02	0,10	0,03	0,09	0,04	0,03	0,03	0,02	0,04	.	0,13	
1958	0,05	0,02	0,07	0,03	0,07	0,03	0,03	0,03	0,02	0,03	.	0,10	
Verletzte Personen													
1953	86 135	10 270	11 486	35 044	3 619	29 226	17 334	47 437	57 680	298 231	4 646	12 280	
1954	94 794	10 759	12 198	37 226	3 809	29 764	18 180	49 528	61 022	317 280	5 429	12 252	
1955	106 284	12 028	13 339	41 845	4 702	31 611	22 020	52 282	66 375	350 486	6 288	14 386	
1956	111 861	12 627	14 264	43 463	5 173	33 044	22 196	51 142	67 282	361 052	6 805	15 288	
1957	109 541	12 948	15 034	41 294	5 325	32 254	21 659	50 170	65 145	353 370	7 051	15 720	
1958	108 487	13 562	13 081	42 282	4 998	32 312	22 959	49 808	63 519	351 008	7 036	14 480	
Zu- oder Abnahme der verletzten Personen gegenüber Vorjahr (vH)													
1954	+ 10,1	+ 4,8	+ 6,2	+ 6,2	+ 5,3	+ 1,8	+ 4,9	+ 4,4	+ 5,8	+ 6,4	+ 16,9	- 0,2	
1955	+ 12,1	+ 11,8	+ 9,4	+ 12,4	+ 23,4	+ 6,2	+ 21,1	+ 5,6	+ 8,8	+ 10,5	+ 15,8	+ 17,4	
1956	+ 5,2	+ 5,0	+ 6,9	+ 3,9	+ 10,0	+ 4,5	+ 0,8	- 2,2	+ 1,4	+ 3,0	+ 8,2	+ 6,3	
1957	- 2,1	+ 2,5	+ 5,4	- 5,0	+ 2,9	- 2,4	- 2,4	- 1,9	- 3,2	- 2,1	+ 3,6	+ 2,8	
1958	- 1,0	+ 4,7	- 13,0	+ 2,4	- 6,1	+ 0,2	+ 6,0	- 0,7	- 2,5	- 0,7	- 0,2	- 7,9	
Verletzte Personen je 100 Unfälle insgesamt													
1953	66,1	60,8	52,5	66,7	55,3	65,9	67,6	67,8	74,4	66,9	67,4	60,1	
1954	64,7	60,0	44,6	65,0	52,9	62,0	64,5	65,2	71,5	64,3	65,5	56,2	
1955	62,1	58,1	40,8	60,7	54,3	57,2	65,7	64,5	69,3	61,7	67,0	55,0	
1956	58,0	55,4	38,6	58,4	51,4	52,0	62,0	60,3	64,6	57,7	65,2	55,1	
1957	56,0	49,3	37,5	57,6	46,1	51,2	60,1	58,6	62,7	55,8	66,3	55,5	
1958	50,1	45,0	31,1	54,4	40,1	46,5	54,8	51,2	54,6	49,9	61,3	39,9	
Verletzte Personen je 1 000 Einwohner ²⁾													
1956	7,6	5,6	8,2	6,7	8,2	7,3	6,8	7,2	7,4	7,2	6,8	6,9	
1957	7,3	5,7	8,5	6,4	8,1	7,1	6,6	6,9	7,1	7,0	7,0	7,1	
1958	7,1	6,0	7,3	6,5	7,5	7,0	6,9	6,8	6,9	6,9	6,8	6,5	
Verletzte Personen je 1 000 fahrberechtigte Kraftfahrzeuge ³⁾													
1956	86,0	71,1	102,9	69,8	115,5	69,5	67,6	61,0	61,0	71,8	.	134,7	
1957	77,6	66,1	96,6	62,9	103,2	63,3	61,5	55,7	55,2	65,3	74,8	120,1	
1958	69,5	60,8	74,5	58,8	85,7	56,6	60,0	51,0	50,0	59,1	67,3	95,5	
Verletzte Personen je qkm Fläche													
1956	3,3	0,8	19,1	0,9	12,8	1,6	1,1	1,4	1,0	1,5	2,7	31,8	
1957	3,2	0,8	20,1	0,9	13,2	1,5	1,1	1,4	0,9	1,4	2,7	32,7	
1958	3,2	0,9	17,5	0,9	12,4	1,5	1,2	1,4	0,9	1,4	2,7	30,1	
Verletzte Personen je km Straße ⁴⁾													
1956	1,7	0,6	5,2	0,8	4,3	1,2	0,8	1,0	0,7	1,0	.	6,2	
1957	1,6	0,6	5,4	0,8	4,4	1,2	0,8	0,9	0,6	1,0	.	6,3	
1958	1,6	0,7	4,7	0,8	4,1	1,2	0,9	0,9	0,6	1,0	.	5,8	

2. Anteil Nordrhein-Westfalens am Unfallgeschehen in der Bundesrepublik 1953 - 1958

Vorgang	1953	1954	1955	1956	1957	1958
	vH					
Straßenverkehrsunfälle insgesamt	29,2	29,7	30,1	30,8	30,9	30,7
nach der Ortslage						
innerhalb geschlossener Ortslage	30,9	31,3	31,9	32,5	32,4	31,7
außerhalb geschlossener Ortslage	23,4	23,7	24,0	24,6	25,3	27,4
nach Unfallfolgen						
Unfälle mit Getöteten	30,7	31,9	31,7	32,7	31,4	30,8
" " Schwerverletzten	29,2	29,6	29,6	30,4	30,4	30,0
" " Leichtverletzten	29,3	30,5	31,5	32,0	32,0	32,3
" " Verletzten zusammen	29,3	30,1	30,7	31,3	31,3	31,3
" " Personenschaden zusammen	29,4	30,2	30,7	31,4	31,3	31,3
davon						
innerhalb geschlossener Ortslage	31,3	32,2	33,1	33,8	33,6	32,9
außerhalb geschlossener Ortslage	23,1	23,8	23,5	24,1	24,7	27,2
Unfälle mit nur Sachschaden von mehr als 200 DM	28,5	26,6	27,7	28,5	27,3	26,4
" " " " bis 200 DM	29,5	30,5	30,7	31,4	32,2	32,6
" " " " zusammen	29,2	29,1	29,6	30,3	30,5	30,4
davon						
innerhalb geschlossener Ortslage	30,4	30,4	30,8	31,4	31,5	31,0
außerhalb geschlossener Ortslage	23,9	23,6	24,6	25,2	26,0	27,6
Verunglückte Personen						
innerhalb geschlossener Ortslage zusammen	31,3	32,3	33,1	33,8	33,6	32,8
davon						
Getötete Personen	35,4	36,1	37,4	38,3	36,7	34,2
Schwerverletzte Personen	30,9	31,9	32,3	33,1	32,9	31,7
Leichtverletzte Personen	31,3	32,4	33,5	34,1	34,0	33,3
Sämtliche verletzten Personen	31,2	32,2	33,0	33,7	33,6	32,8
außerhalb geschlossener Ortslage zusammen	22,6	23,5	23,2	23,6	24,5	26,8
davon						
Getötete Personen	25,0	25,7	24,4	25,3	25,1	27,5
Schwerverletzte Personen	22,3	23,8	23,3	24,2	24,6	26,1
Leichtverletzte Personen	22,7	23,0	22,9	22,8	24,2	27,4
Sämtliche verletzten Personen	22,5	23,4	23,1	23,5	24,4	26,8
Verunglückte Personen insgesamt	29,0	29,9	30,4	31,0	31,0	30,9
davon						
Getötete Personen	30,8	31,6	31,5	32,5	31,2	30,6
Schwerverletzte Personen	28,2	29,3	29,3	30,3	30,2	29,6
Leichtverletzte Personen	29,3	30,2	31,0	31,5	31,6	31,7
Sämtliche verletzten Personen	28,9	29,9	30,3	31,0	31,0	30,9
An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer insgesamt	29,4	29,9	30,4	31,0	31,2	31,1
darunter Kraftfahrzeuge zusammen	29,3	29,6	29,9	30,7	30,9	30,8
darunter						
Krafträder und Kraftroller	28,9	29,4	29,6	30,8	30,9	30,7
Personenkraftwagen	29,1	29,2	30,1	30,9	30,3	30,4
Liefer- und Lastkraftwagen	33,4	33,2	32,7	32,9	33,7	32,6
Mopeds und sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor	38,5	36,9	37,3	35,4	34,5	35,1
Fahrräder (ohne Hilfsmotor)	28,2	28,6	29,2	29,0	28,1	28,8
Fußgänger	31,7	32,6	33,9	34,5	34,9	35,1

Teil IV

3. Anteil Nordrhein-Westfalens an der Bevölkerung, Fläche, Länge der Straßen und den fahrberechtigten Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik

Vorgang	Maßeinheit	Nordrhein-Westfalen	Bundesrepublik	Anteil Nordrhein-Westfalens
		Anzahl		vH
Mittlere Jahresbevölkerung 1958 insgesamt	1 000	15 325,8	51 127,5 ¹⁾	30,0
darunter				
in Großstädten ²⁾	"	6 793,2	15 942,5 ¹⁾	42,6
Gebietsfläche am 1.1.1958 insgesamt	qkm	33 957,67	245 403,31	13,8
darunter				
Großstädte	"	2 362,29	6 437,04	36,7
Öffentliche Straßen ³⁾ am 31.3.1956 insgesamt	km	67 262,2	353 363,8 ¹⁾	19,0
davon				
Bundesautobahnen	"	361,2	2 190,0 ⁴⁾	16,5
Bundesstraßen ⁵⁾	"	4 326,3	24 468,6	17,7
Landstraßen I. Ordnung ⁵⁾	"	10 486,3	55 532,9	18,9
Landstraßen II. Ordnung ⁵⁾	"	6 238,8	48 160,7	13,0
Innerortstraßen ⁶⁾ (Gemeindestraßen)	"	26 017,5	104 194,3 ¹⁾	25,0
Außenortstraßen ⁷⁾ (Gemeindestraßen)	"	19 832,0	118 817,3 ¹⁾	16,7
Fahrberechtigte Kraftfahrzeuge ⁸⁾ am 1.7.1958 insgesamt	1 000	1 561,0	5 939,2	26,3
darunter				
Krafträder und Kraftroller	"	444,6	1 856,3	24,0
Personenkraftwagen	"	829,6	2 804,7	29,6
Liefer- und Lastkraftwagen	"	173,1	528,1	32,8

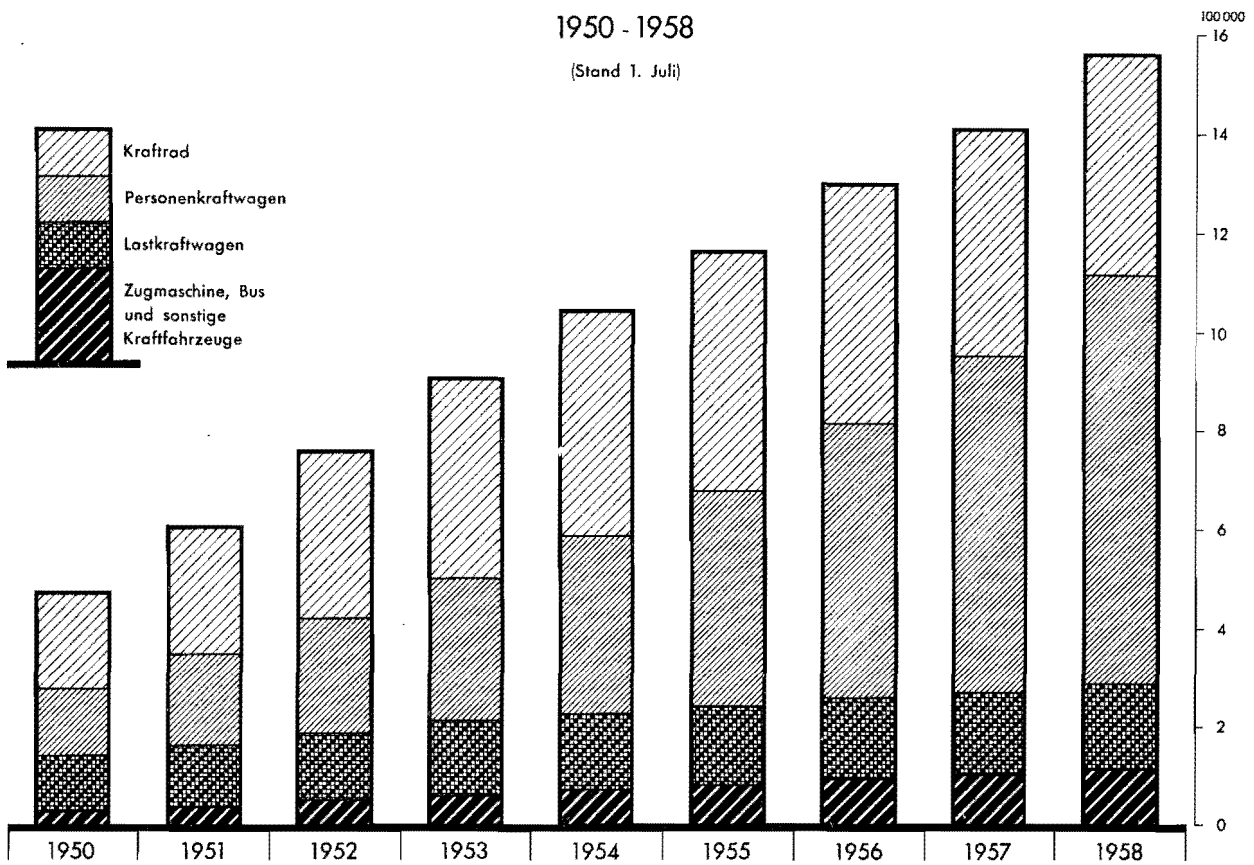
Quelle: Statistisches Bundesamt.

1) Vorläufiges Ergebnis. - 2) Wohnbevölkerung am 30.6.1958. - 3) Befestigte Straßen, die dem allgemeinen Verkehr offen stehen und von Kraftfahrzeugen befahren werden, jedoch ohne Privatstraßen (Straßen, die nicht von Gebietskörperschaften unterhalten werden. In Nordrhein-Westfalen 1,8 vH, in der Bundesrepublik (ohne Baden-Württemberg) 1,9 vH sämtlicher Straßen vorgenannter Art). - 4) Geschätzt. - 5) Einschl. der nicht vom Hauptträger der Baulast unterhaltenen Strecken. - 6) Ohne die in der Baulast der Gemeinden stehenden Ortsdurchfahrten von klassifizierten Straßen. - 7) Ohne die in der Baulast der Gemeinden stehenden freien Strecken von klassifizierten Straßen. - 8) Ohne Deutsche Bundesbahn und Deutsche Bundespost (in der Bundesrepublik rd. 0,5 vH aller Kraftfahrzeuge).

1. Bestand an fahrberechtigten Kraftfahrzeugen

1950 - 1958

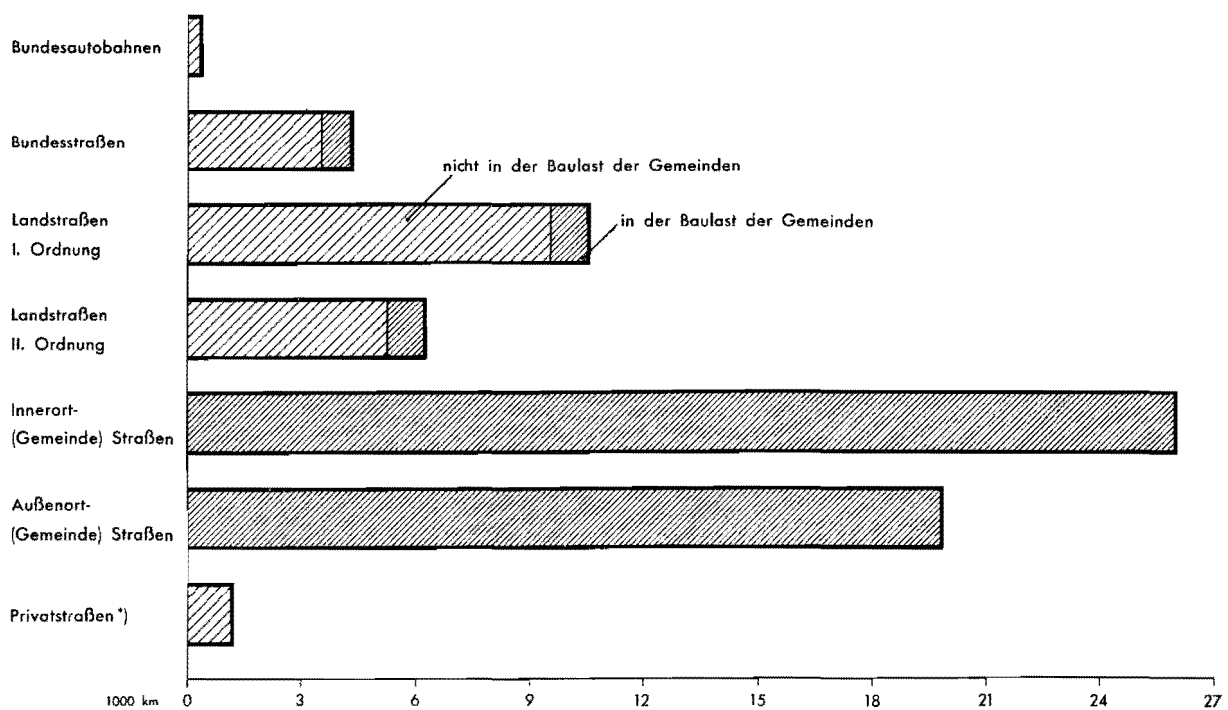
(Stand 1. Juli)



2. Länge der Straßen

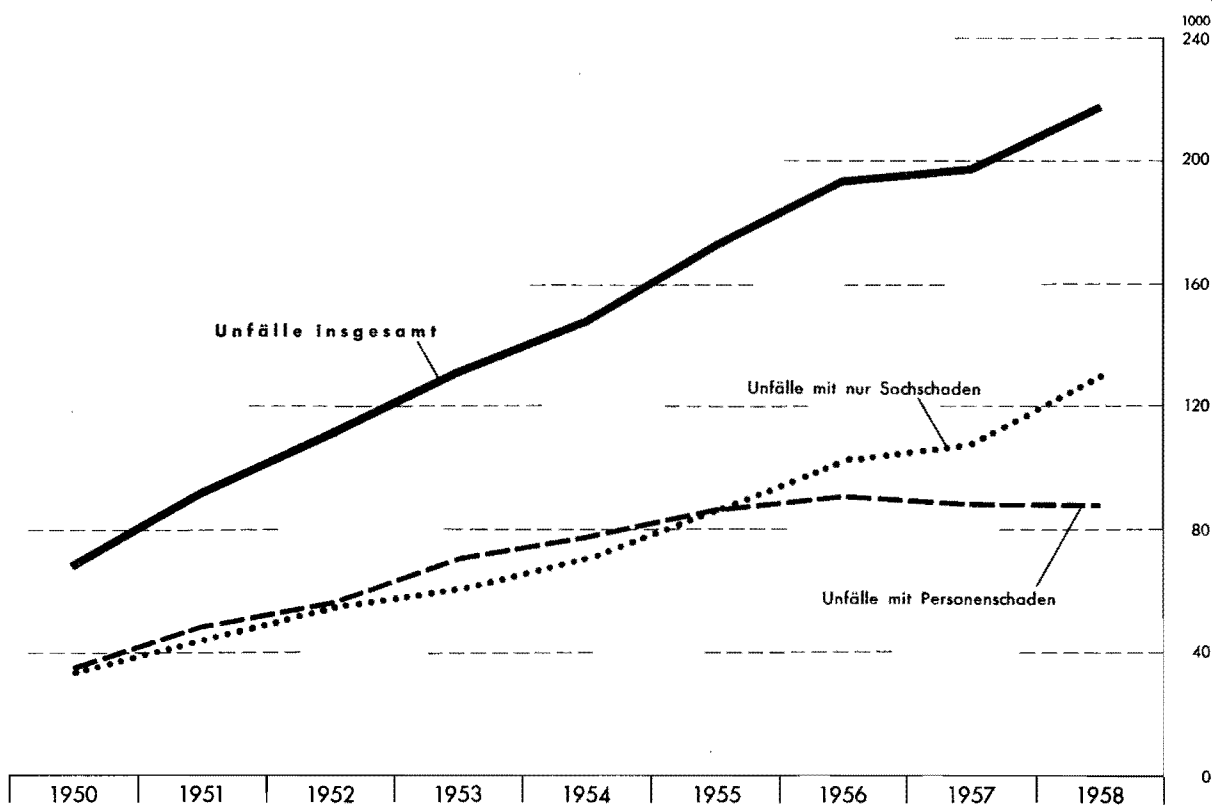
am 31. 3. 1956

(Ergebnis der Gemeindestraßenzählung)

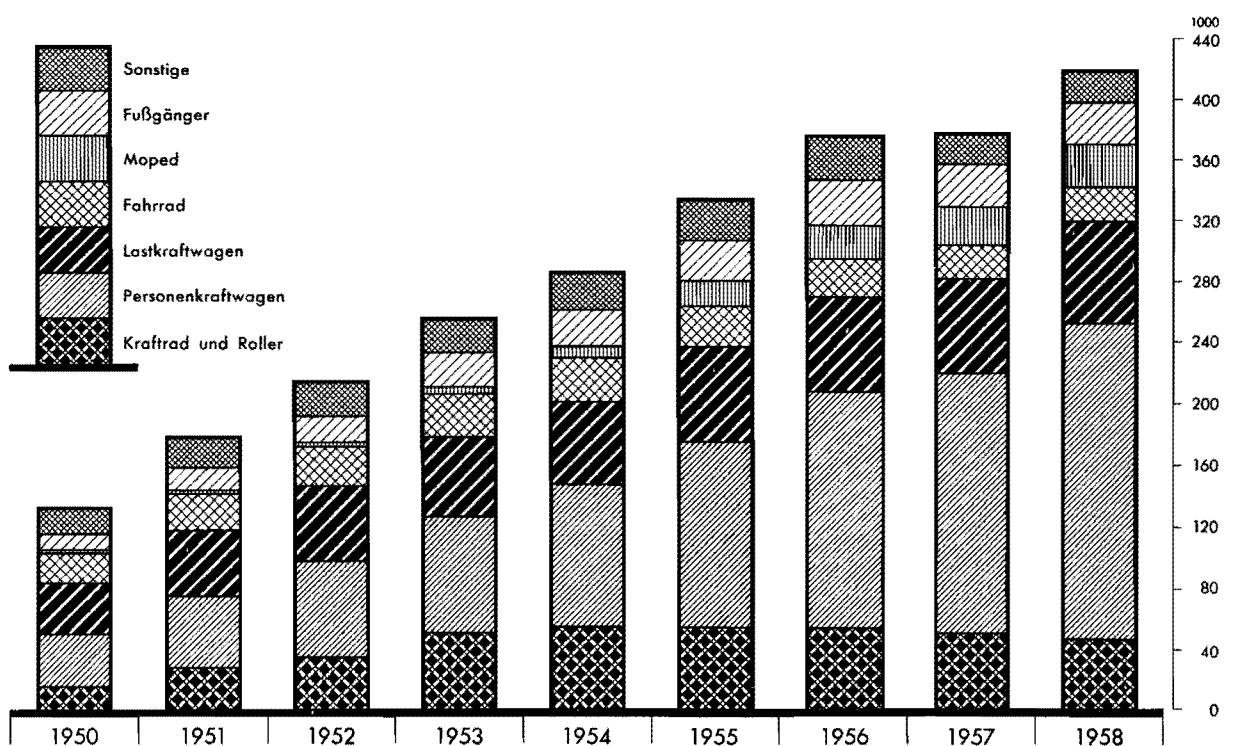


*) Nur teilweise erfasst.

3. Straßenverkehrsunfälle nach Schadensart 1950 - 1958



4. An Unfällen beteiligte Verkehrsteilnehmer 1950 - 1958



Veröffentlichungen

des Statistischen Landesamtes Nordrhein - Westfalen

Stand 15. 3. 1960

Beiträge zur Statistik des Landes Nordrhein-Westfalen

Seit 1958 sind u. a. erschienen:

Heft 96:	Das nach dem Einkommensteuergesetz veranlagte Einkommen in Nordrhein-Westfalen 1954	Preis DM 2,50
Heft 97:	Die Landtagswahl am 6. Juli 1958 in Nordrhein-Westfalen (vergriffen) . .	Preis DM 2,75
Heft 98:	Das steuerpflichtige Vermögen in Nordrhein-Westfalen 1953. Hauptveranlagung der Vermögensteuer auf den 1. Januar 1953	Preis DM 1,50
Heft 99:	Umsätze und Umsatzsteuer in Nordrhein-Westfalen 1957	Preis DM 5,60
Heft 100:	Gemeindestatistik Nordrhein-Westfalen, Ausgabe 1958	Preis DM 2,25
Heft 101:	Die öffentliche Jugendhilfe in Nordrhein-Westfalen, Rechnungsjahr 1957 (vergriffen)	Preis DM 2,40
Heft 102:	Das Bauhauptgewerbe in Nordrhein-Westfalen. Ergebnisse der Gesamterhebung 1958	Preis DM 1,—
Heft 103:	Die Strafverfolgung in Nordrhein-Westfalen 1957	Preis DM 4,—
Heft 104:	Die Landwirtschaft in Nordrhein-Westfalen 1958	Preis DM 2,75
Heft 105:	Die Studierenden an den wissenschaftlichen Hochschulen in Nordrhein-Westfalen, Wintersemester 1957	Preis DM 1,60
Heft 106:	Die Wanderungen in Nordrhein-Westfalen 1956 und 1957	Preis DM 5,20
Heft 107:	Die natürliche Bevölkerungsbewegung und die Todesursachen in Nordrhein-Westfalen 1954-1956	Preis DM 10,50
Heft 108:	Die Gemeindestraßen in Nordrhein-Westfalen am 31. März 1956 (vergriffen)	Preis DM 3,50
Heft 109:	Die Einheitswerte der gewerblichen Betriebe in Nordrhein-Westfalen 1953. Hauptfeststellung der Einheitswerte der gewerbl. Betriebe auf den 1. Januar 1953	Preis DM 3,50
Heft 110:	Die Verdienstverhältnisse der Arbeiter in der Industrie Nordrhein-Westfalens. Ergebnisse der Gehalts- und Lohnstrukturerhebung vom Oktober 1957 (vergriffen)	Preis DM 3,75
Heft 111:	Die Verdienstverhältnisse der Angestellten in der gewerblichen Wirtschaft Nordrhein-Westfalens. Ergebnisse der Gehalts- und Lohnstrukturerhebung vom Oktober 1957	Preis DM 5,—
Heft 112:	Die Industrie in Nordrhein-Westfalen 1958. Ergebnisse der Industriebericht-erstattung	Preis DM 2,75
Heft 113:	Die allgemeinbildenden Schulen in Nordrhein-Westfalen. Ergebnisse der schulstatistischen Erhebung vom 15. Mai 1958	Preis DM 4,40
Heft 114:	Die Schulden der Gemeinden und Gemeindeverbände in Nordrhein-Westfalen am 31. März 1959	Preis DM 3,—
Heft 115:	Das nach dem Körperschaftsteuergesetz veranlagte Einkommen in Nordrhein-Westfalen 1957	Preis DM 1,60
Heft 116:	Die Wanderungen in Nordrhein-Westfalen 1958	Preis DM 4,—
Heft 118:	Die öffentliche Jugendhilfe in Nordrhein-Westfalen, Rechnungsjahr 1958	Preis DM 2,30
Heft 119:	Straßenverkehrsunfälle in Nordrhein-Westfalen 1956-1958	Preis DM 2,85
Heft 120:	Das Bauhauptgewerbe in Nordrhein-Westfalen. Ergebnisse der Gesamterhebung 1959	Preis DM 1,—

Sonderreihe Volkszählung 1950

In dieser Reihe sind 49 Bände mit den Gesamtergebnissen der Volks-, Berufs-, Wohnungs- und Arbeitsstättenzählung 1950 erschienen. Verzeichnis mit Preisangaben auf Anforderung.

Veröffentlichungen

des Statistischen Landesamtes Nordrhein - Westfalen

Statistisches Taschenbuch Nordrhein-Westfalen

Das Taschenbuch enthält in gestraffter Darstellung Angaben über den Stand und die Entwicklung der Bevölkerung, der kulturellen Einrichtungen, der Landwirtschaft, der Gewerbebezüge, der Preise und Löhne sowie der öffentlichen Finanzen Nordrhein-Westfalens.

Neuerscheinung: Ausgabe 1959, 3. Jahrgang

Dieser Band konnte durch Informationen über Wirtschaftsorganisationen und Berufsverbände, das Bauvolumen als Indexzahl, die Bruttoverdienste von Angestellten und Arbeitern, die Wassergewinnung öffentlicher Wasserwerke sowie regional gegliederte Ergebnisse über die Straßenverhältnisse bereichert werden. Fast alle Hauptabschnitte enthalten Einführungen in die Statistiken, die durch Erläuterungen statistischer Begriffe ergänzt werden. Graphische Darstellungen lassen die Entwicklung wichtiger Vorgänge auf einen Blick erkennen.

Umfang: 188 Seiten

Bezugspreis: DM 3,50

Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen

Die zahlenmäßigen Grundlagen des wirtschaftlichen, sozialen, politischen und kulturellen Lebens unter besonderer Berücksichtigung der kreisfreien Städte und Landkreise.

Letzte Ausgabe 1958, 7. Jahrgang

Bezugspreis: DM 17,90

Statistische Rundschau für das Land Nordrhein-Westfalen

In den Heften dieser Monatsschrift werden aktuelle Berichte über die Ergebnisse der verschiedenen Erhebungen mit Zahlenübersichten und Schaubildern veröffentlicht. Über den monatlichen Stand der bevölkerungs- und wirtschaftsstatistischen Daten wird der Leser durch eine ausführliche Übersicht (Zahlenspiegel Nordrhein-Westfalen) auf dem laufenden gehalten.

Umfang: Mindestens 24 Seiten

Vierteljährlicher Bezugspreis: DM 4,50

Taschenbuch der Finanzstatistik Nordrhein-Westfalen

Das Nachschlagewerk über Finanzen, Schulden und Personalstand des Landes, der Gemeinden und Gemeindeverbände.

Letzte Ausgabe Rechnungsjahr 1957, 9. Jahrgang

Bezugspreis: DM 7,60

Die Preise verstehen sich ohne Porto und Verpackung

**Zu beziehen durch den Buchhandel oder direkt durch das Statistische Landesamt
Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, Ludwig-Beck-Straße 23, Fernruf 626221**