

durch den Flugplan für den Winter 1959/60 und Vorankündigungen für den Sommer 1960 bestätigt. Während vom Standpunkt der Flugbetriebskosten ein interkontinentaler Punkt-Punkt-Verkehr den Flügen mit angegliedertem Vorschaltverkehr vorzuziehen wäre, ergeben sich hier doch Vorteile dadurch, daß im Fernverkehr von mehr als nur einem Hafen Direktflugmöglichkeiten geschaffen werden, daß hierdurch die Anschlußmöglichkeiten von nicht direkt bedienten Häfen vermehrt und schließlich ein rein europäisch orientiertes Flugplangefüge nicht in einer Weise belastet würde, wie es bei zentral-orientiertem Langstreckenverkehr der Fall sein muß. Die partielle Dezentralisation der Langstreckenabflüge erleichtert demnach auch die Verzahnung mit einem dezentral strukturierten Inland- und Europaflugplan.

Demgegenüber werden neue Probleme dadurch aufgeworfen, daß mit der Indienstellung des Strahlfluggerätes für den Langstreckenverkehr die Tageszeit der Abflüge und Ankünfte im Nordatlantikverkehr eine wesentliche Änderung erfahren wird. Spätestens ab Sommerflugplan 1960 werden die meisten Nordatlantikdienste in den Mittags- oder frühen Nachmittagsstunden zum Flug über den Ozean starten und tags darauf in den Morgenstunden wieder in Europa eintreffen. Das bedeutet, daß besonders die Abflüge in eine Tageszeit fallen, zu der der Inland- und Europaverkehr eine relativ geringe Verkehrsdichte aufweist. Die Mitverwendung von Kurzstreckendiensten des Inland- und des Europaverkehrs für Zubringerzwecke wird dadurch nur noch teilweise möglich.

Die Flugplanung sieht sich hiermit vor eine der größten bisher zu treffenden Entscheidungen gestellt. Sie muß entscheiden, ob zeitgünstig geplante Inland- und Europastrecken zugunsten des Zubringerverkehrs für die Langstrecken aufgegeben werden sollen oder ob andere Wege eingeschlagen werden sollen, um eine Verknotung beider Verkehrsnetze zu erreichen. Die bisherigen Überlegungen zeigen, daß eine Vernachlässigung des europäischen Verkehrsbedürfnisses die weitere Ausschöpfung des europäischen Luftverkehrspotentials nahezu unmöglich machen dürfte. Die Luftverkehrsgesellschaften scheinen deshalb die Lösung in einer partiellen Entflechtung der Verkehrsaufgaben des Kurz- und Mittelstreckenfluggerätes zu suchen. Sie planen anscheinend, einen Teil dieses Gerätes im spezifisch europäischen Verkehr, einen anderen im Zu- und Abbringerdienst der Langstrecken einzusetzen<sup>17)</sup>.

Da die reinen Zu- und Abbringerdienste aber aus betriebswirtschaftlichen Gründen als unerwünscht angesehen werden müssen, gilt es, ihre Zahl möglichst klein zu halten. Je dichter das Inland- und Europanetz — bezogen auf die entsprechende Tageszeit — ist, um so mehr lassen sich isoliert geplante Zu- und Abbringerstrecken einsparen. Auf die Abflughäfen der Fernstrecken bezogen bedeutet dies wiederum, daß die Langstreckendienste in denjenigen Flughäfen ihre besten Zu- und Abbringeranschlüsse finden, die entsprechend ihrem Verkehrsaufkommen über die dichteste Bedienung im Inland- und Europaverkehr verfügen.

Es kann kein Zweifel daran bestehen, daß ein zeitgünstig geplantes, regelmäßig und direkt beflogenes, dezentrales Inland- und Europanetz eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Steigerung des europäischen Verkehrsaufkommens ist. Je besser dieses Netz durchgebildet ist, um so leichter wird es sein, den interkontinentalen Verkehr daran anzuknüpfen. Der künftige Inland- und Europaflugplan wird also nicht nur die Position der deutschen Verkehrsflughäfen im kontinentalen, sondern auch im interkontinentalen Verkehr mitbestimmen.

<sup>17)</sup> Eine ähnliche Lösung wird angedeutet von Scharlach, H., Zur Flugplangestaltung im Strahlzeitalter, in *Interavia* 6/1959, Seite 687—688.

## Straßenverkehrs-unfall-Entwicklung und Geschwindigkeitsbegrenzung im Bundesgebiet und in den Bundesländern \*)

VON OBERREGIERUNGSRAT DR. H. ROGMANN, DÜSSELDORF

### I. Aufhebung von Geschwindigkeitsbegrenzungen im Jahre 1953 und ihre Auswirkungen

Durch das Straßenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1952 wurde dem Bundesminister für Verkehr die bis dahin geltende Berechtigung entzogen, Rechtsverordnungen über die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit von Personenkraftfahrzeugen zu erlassen. Die im Januar 1953 in Kraft getretene Aufhebung von Geschwindigkeitsbegrenzungen ist innerhalb geschlossener Ortschaften bis zum 31. August 1957 wirksam gewesen. Durch die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 25. Juli 1957 wurde ab 1. September 1957 innerhalb geschlossener Ortschaften eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h für Kraftfahrzeuge aller Art wieder eingeführt. Außerhalb geschlossener Ortschaften dagegen bestehen Geschwindigkeitsbegrenzungen nur für Personenkraftwagen und Krafträder mit Anhänger sowie für Kraftomnibusse, Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge, Zugmaschinen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen; die Geschwindigkeiten von Personenkraftwagen und Krafträdern ohne Anhänger sind nicht begrenzt.

Für die Zusammenhänge zwischen Fahrgeschwindigkeit und Unfallgeschehen spielt die Formel der kinetischen Energie eine besondere Rolle:  $E = \frac{m}{2} \times v^2$  besagt, daß auch die bei einem Unfall freiwerdende Zerstörungsenergie mit dem Quadrat der Geschwindigkeit wächst. Die Aufhebung von Geschwindigkeitsbegrenzungen mußte daher zu einer sehr beträchtlichen Steigerung der Schwere der Unfälle führen. Die Unfall-Entwicklung von 1953 bis 1957 hat diese Befürchtung bestätigt.

Der Steigerungssprung, der in Auswirkung der Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzungen die Zahl der schweren Unfälle sowie der Getöteten und Verletzten 1953 gegenüber 1952 so ungünstig beeinflusst hat, ist unverkennbar. Professor Dr.-Ing. Graßmann äußerte sich wie folgt: „Es läßt sich nachweisen, daß die Zeitreihe der Zahlen der getöteten Personen im Straßenverkehr selbst unter Berücksichtigung aller Vorbehalte in ihrem grundsätzlichen Verlauf mit der Reihe der Verletzten parallel geht. Daraus ist zu schließen, daß der dort (bei den Verletzten) gefundene Steigerungssatz aus unserem Gutachten (Wurzelgesetz) von 19% als Mindestgrenze übertragbar ist. Würde man diesen Steigerungssatz, der für das Land Nordrhein-Westfalen gefunden wurde, auf das Bundesgebiet übertragen, so ergäbe sich für 1953 ein Mehr von ca. 2000 getöteten

\*) Die in diesem Aufsatz verwendeten Zahlen beruhen auf Veröffentlichungen und Unterlagen des Stat. Bundesamtes, des Stat. Landesamtes Nordrhein-Westfalen, des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und auf eigenen Berechnungen.

Personen infolge dieser durch den Steigerungssatz von 19% ausgedrückten Entwicklungsanomalie. Der Steigerungssatz von 19% ist so zu verstehen, daß er der natürlichen Entwicklung sprunghaft überlagert und im weiteren zeitlichen Verlauf erhalten geblieben ist." Die Überhöhung von rd. 19% macht rechnerisch im gesamten Zeitraum von 1953 bis einschließlich August 1957 im Bundesgebiet fast 300 000 Verletzte und über 10 500 Getötete aus. Die tatsächlichen Zusatzzahlen an Getöteten und Verletzten dürften eher höher als niedriger liegen. Der durch die Wiedereinführung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung in geschlossenen Ortschaften seit 1. September 1957 erzielte starke Rückgang der Zahl der Getöteten und Verletzten hat nachträglich das große Ausmaß der durch die 1953 erfolgte Aufhebung von Geschwindigkeitsbegrenzungen bedingten Erhöhung der Unfallopferzahlen verifiziert.

#### Übersicht 1:

Prozentuale Veränderungen der Zahl der Unfälle mit Personenschaden sowie der Zahl der Verletzten, der Getöteten und der Kraftfahrzeuge in den Jahren 1953 bis 1956 im Bundesgebiet und in Nordrhein=Westfalen

Bezeichnung		Zunahme (+) oder Abnahme (–) in v.H.			
		1953 : 1952	1954 : 1953	1955 : 1954	1956 : 1955
Unfälle mit Personenschaden, teilweise mit Sachschaden	B	+ 26,0	+ 6,6	+ 10,1	+ 3,5
	NW	+ 25,9	+ 9,7	+ 12,0	+ 5,9
Verletzte	B	+ 28,7 <sup>2)</sup>	+ 6,4	+ 10,5	+ 3,0
	NW	+ 28,4	+ 10,1	+ 12,1	+ 5,2
Getötete <sup>1)</sup>	B	+ 25,3 <sup>2)</sup>	+ 5,7	+ 5,9	+ 4,4
	NW	+ 29,2	+ 8,4	+ 5,7	+ 7,6
Kfz. mit Fahrberechtigung	B	+ 16,6	+ 20,1	+ 11,1	+ 10,9
	NW	+ 19,4	+ 15,4	+ 11,0	+ 11,5

<sup>1)</sup> Personen, die unmittelbar beim Unfall oder spätestens bis 30 Tage nach dem Unfall starben.

<sup>2)</sup> Zahlen für 1952 vom BVM geschätzt.

## II. Auswirkungen der 1957 wiedereingeführten allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung

Durch die am 1. September 1957 erfolgte Wiedereinführung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h in geschlossenen Ortschaften ist nicht nur der im Jahre 1953 eingetretene Steigerungssprung aus dem Kurvenverlauf der Zahl der schweren Unfälle sowie der Unfallopfer eliminiert, sondern darüber hinaus ein weiterer beträchtlicher Rückgang der Zahl der schweren Unfälle und der Unfallopfer erreicht worden. Der starke Rückgang dieser unfallstatistischen Zahlen beschränkte sich natürlich auf die geschlossenen Ortschaften, während das Entwicklungsbild außerhalb geschlossener Ortschaften nach wie vor durch hohe Zuwachsraten geprägt wurde.

### 1. Zahl der Unfälle und der Unfallopfer

Übersicht 2 gibt über die Entwicklung der Zahl der Unfallopfer im Bundesgebiet in der Zeit vom 1. 9. 1957 bis 31. 8. 1959 Aufschluß. In der Zeit vom 1. 9. 1957 bis 31. 8. 1958, also im ersten Jahr nach der Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung, gegenüber dem Vorjahr ergab sich eine Abnahme um mehr als 2200 Getötete und mehr als 45 600 Verletzte. In der Zeit vom 1. 9. 1958 bis 31. 8. 1959, im zweiten Jahr nach Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung, gegenüber dem Vergleichszeitraum vor der Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung bezifferte sich der Rückgang auf mehr als 1570 Getötete und fast 13 900 Verletzte. Wenn man den Umstand, daß in diesen Vergleichsjahren die Zahl der Kraftfahrzeuge und die Jahresfahrleistungen weiterhin stark zugenommen haben, zunächst unberücksichtigt läßt, wird man die in Übersicht 2 angegebenen absoluten Veränderungszahlen als durch die Geschwindigkeitsbegrenzung bedingte Mindestabnahmezahlen bezeichnen dürfen. In den zwei ersten Jahren nach Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung betrug die günstigen Auswirkungen demnach: rd. – 3800 Getötete, – 37 500 Schwerverletzte, – 59 500 Verletzte, d. h. rd. – 63 000 Verunglückte insgesamt.

In Übereinstimmung mit der Formel der kinetischen Energie haben sich infolge Verringerung der Geschwindigkeiten die Zahlen der Getöteten am stärksten, um 29,9 v.H. bzw. 21,2 v.H., vermindert. An nächster Stelle weisen die Schwerverletzten Abnahmeraten um 20,4 v.H. bzw. 15,8 v.H. auf. Bei den Leichtverletzten dagegen betrug im ersten Jahr nach Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung die Abnahmerate 14,3 v.H., im zweiten Jahr bildete sich sogar eine geringe Zuwachsrate.

Übersicht 2 weist zugleich nach, daß außerhalb geschlossener Ortschaften in der Zeit vom 1. 9. 1957 bis 31. 8. 1958 die Zahl der Getöteten nur geringfügig abgenommen und die Zahl der Verletzten zugenommen hat. In der Zeit vom 1. 9. 1958 bis 31. 8. 1959 gegenüber dem Vergleichszeitraum vor der Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung wird die Zahl der Getöteten und der Verletzten durch starke Zuwachsraten geprägt. Die sehr günstige Entwicklung innerhalb geschlossener Ortschaften und die ungünstige Entwicklung außerhalb geschlossener Ortschaften bilden einen unanfechtbaren Beweis für die segensreichen Auswirkungen der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h in geschlossenen Ortschaften.

Übersicht 3 bietet die analogen Zahlen für Nordrhein=Westfalen. Die Straßenverkehrsunfall-Statistik Nordrhein=Westfalens wird noch wiederholt bemüht werden müssen, um die Bundesergebnisse zu ergänzen. In dem Zweijahreszeitraum vom 1. 9. 1957 bis 31. 8. 1959 wurden dank der Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung in geschlossenen Ortschaften fast 2000 Menschenleben vor dem Tode und rd. 27 500 Menschen vor Unfallverletzungen bewahrt (berücksichtigt man die Steigerung des Kfz.=Bestandes, so errechnet sich sogar eine Abnahme um etwa 2400 Getötete). Es ergaben sich in den beiden Jahren innerhalb geschlossener Ortschaften Veränderungsraten von – 36,8 v.H. bzw. – 32,4 v.H. für die Zahl der Getöteten und von – 20,5 v.H. bzw. – 8,8 v.H. für die Zahl der Verletzten. In ähnlicher Weise wie im Bundesgebiet insgesamt war außerhalb geschlossener Ortschaften von einer Besserung des Unfallgeschehens nichts zu spüren.

## Übersicht 2:

Entwicklung der Zahl der Unfallopfer nach der Ortslage im Bundesgebiet (ohne Saarland) vom 1. 9. 1957 (Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb geschlossener Ortschaften) bis 31. 8. 1959

Bezeichnung	Innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften (Ortschaften)								
	zusammen			davon			außerhalb		
	1. 9. 56 bis 31. 8. 57	1. 9. 57 bis 31. 8. 58	1. 9. 58 bis 31. 8. 59	1. 9. 56 bis 31. 8. 57	1. 9. 57 bis 31. 8. 58	1. 9. 58 bis 31. 8. 59	1. 9. 56 bis 31. 8. 57	1. 9. 57 bis 31. 8. 58	1. 9. 58 bis 31. 8. 59
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	1. Absolute Zahlen								
Getötete	13 466	11 064	12 585	7 409	5 195	5 837	6 057	5 869	6 748
Schwerverletzte <sup>1)</sup>	151 225	130 365	139 316	103 241	82 152	86 881	47 984	48 213	52 435
Schwerverunglückte <sup>2)</sup>	164 691	141 429	151 901	110 650	87 347	92 718	54 041	54 082	59 183
Leichtverletzte	224 923	201 432	239 585	171 203	146 662	173 697	53 720	54 770	65 888
Verletzte zusammen <sup>3)</sup>	376 148	331 797	378 901	274 444	228 814	260 578	101 704	102 983	118 323
Verunglückte insgesamt <sup>4)</sup>	389 614	342 861	391 486	281 853	234 009	266 415	107 761	108 852	125 071
	Innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften (Ortschaften)								
Bezeichnung	zusammen			davon			außerhalb		
	1. 9. 57 bis 31. 8. 58	1. 9. 58 bis 31. 8. 59	1. 9. 58 bis 31. 8. 59	1. 9. 57 bis 31. 8. 58	1. 9. 58 bis 31. 8. 59	1. 9. 58 bis 31. 8. 59	1. 9. 57 bis 31. 8. 58	1. 9. 58 bis 31. 8. 59	1. 9. 58 bis 31. 8. 59
	gegenüber	gegenüber	gegenüber	gegenüber	gegenüber	gegenüber	gegenüber	gegenüber	gegenüber
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2. Absolute Veränderungen								
Getötete	- 2402	+ 1521	- 881	- 2214	+ 642	- 1572	- 188	+ 879	+ 691
Schwerverletzte <sup>1)</sup>	- 20860	+ 8951	- 11909	- 21089	+ 4729	- 16360	+ 229	+ 4222	+ 4451
Schwerverunglückte <sup>2)</sup>	- 23262	+ 10472	- 12790	- 23303	+ 5371	- 17932	+ 41	+ 5101	+ 5142
Leichtverletzte	- 23491	+ 38153	+ 14662	- 24541	+ 27035	+ 2494	+ 1050	+ 11118	+ 12168
Verletzte zusammen <sup>3)</sup>	- 44351	+ 47104	+ 2753	- 45630	+ 31764	- 13866	+ 1279	+ 15340	+ 16619
Verunglückte insgesamt <sup>4)</sup>	- 46753	+ 48625	+ 1872	- 47844	+ 32406	- 15438	+ 1091	+ 16219	+ 17310
	3. Prozentuale Veränderungen								
Getötete	- 17,8	+ 13,7	- 6,5	- 29,9	+ 12,4	- 21,2	- 3,1	+ 15,0	+ 11,4
Schwerverletzte <sup>1)</sup>	- 13,8	+ 6,9	- 7,9	- 20,4	+ 5,8	- 15,8	+ 0,5	+ 8,8	+ 9,3
Schwerverunglückte <sup>2)</sup>	- 14,1	+ 7,4	- 7,8	- 21,1	+ 6,1	- 16,2	+ 0,1	+ 9,4	+ 9,5
Leichtverletzte	- 10,4	+ 18,9	+ 6,5	- 14,3	+ 18,4	+ 1,5	+ 2,0	+ 20,3	+ 22,7
Verletzte zusammen <sup>3)</sup>	- 11,8	+ 14,2	+ 0,7	- 16,6	+ 13,9	- 5,1	+ 1,3	+ 14,9	+ 16,3
Verunglückte insgesamt <sup>4)</sup>	- 12,0	+ 14,2	+ 0,5	- 17,0	+ 13,8	- 5,5	+ 1,0	+ 14,9	+ 16,1
Kfz. mit Fahrberechtigung <sup>5)</sup>	+ 9,6	+ 9,1	+ 19,6						

1) Verletzte, die der stationären Behandlung zugeführt wurden. 2) Schwerverunglückte = Getötete + Schwerverletzte. 3) Verletzte zusammen = Schwerverletzte + Leichtverletzte. 4) Verunglückte insgesamt = Getötete + Verletzte zusammen. 5) durchschnittlicher Bestand an Kfz. mit Fahrberechtigung.

## Übersicht 3:

Entwicklung der Zahl der Straßenverkehrsunfälle und der Unfallopfer nach der Ortslage in Nordrhein-Westfalen vom 1. 9. 1957 (Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb geschlossener Ortschaften - Ortschaften -) bis 31. 8. 1959

Bezeichnung	Innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften (Ortschaften)								
	zusammen			davon			außerhalb		
	1. 9. 56 bis 31. 8. 57	1. 9. 57 bis 31. 8. 58	1. 9. 58 bis 31. 8. 59	1. 9. 56 bis 31. 8. 57	1. 9. 57 bis 31. 8. 58	1. 9. 58 bis 31. 8. 59	1. 9. 56 bis 31. 8. 57	1. 9. 57 bis 31. 8. 58	1. 9. 58 bis 31. 8. 59
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	1. Absolute Zahlen								
Unfälle mit Personenschaden, teilweise mit Sachschaden	95 664	81 892	93 457	77 466	62 247	70 849	18 198	19 645	22 608
Getötete	4 367	3 405	3 700	2 838	1 795	1 919	1 529	1 610	1 781
Schwerverletzte <sup>1)</sup>	46 529	38 283	42 698	34 519	25 911	28 778	12 010	12 372	13 920
Schwerverunglückte <sup>2)</sup>	50 896	41 688	46 398	37 357	27 706	30 697	13 539	13 982	15 701
Leichtverletzte	72 316	63 275	74 130	59 428	48 821	56 882	12 888	14 454	17 248
Verletzte zusammen <sup>3)</sup>	118 845	101 558	116 828	93 947	74 732	85 660	24 898	26 826	31 168
Verunglückte insgesamt <sup>4)</sup>	123 212	104 963	120 528	96 785	76 527	87 579	26 427	28 436	32 949
	Innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften (Ortschaften)								
Bezeichnung	zusammen			davon			außerhalb		
	1. 9. 57 bis 31. 8. 58	1. 9. 58 bis 31. 8. 59	1. 9. 58 bis 31. 8. 59	1. 9. 57 bis 31. 8. 58	1. 9. 58 bis 31. 8. 59	1. 9. 58 bis 31. 8. 59	1. 9. 57 bis 31. 8. 58	1. 9. 58 bis 31. 8. 59	1. 9. 58 bis 31. 8. 59
	gegenüber	gegenüber	gegenüber	gegenüber	gegenüber	gegenüber	gegenüber	gegenüber	gegenüber
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	2. Absolute Veränderungen								
Unfälle mit Personenschaden, teilweise mit Sachschaden	- 13772	+ 11565	- 2207	- 15219	+ 8602	- 6617	+ 1447	+ 2963	+ 4410
Getötete	- 962	+ 295	- 667	- 1043	+ 124	- 919	+ 81	+ 171	+ 252
Schwerverletzte <sup>1)</sup>	- 8246	+ 4415	- 3831	- 8608	+ 2867	- 5741	+ 362	+ 1548	+ 1910
Schwerverunglückte <sup>2)</sup>	- 9208	+ 4710	- 4498	- 9651	+ 2991	- 6660	+ 443	+ 1719	+ 2162
Leichtverletzte	- 9041	+ 10855	+ 1814	- 10607	+ 8061	- 2546	+ 1566	+ 2794	+ 4360
Verletzte zusammen <sup>3)</sup>	- 17287	+ 15270	- 2017	- 19215	+ 10928	- 8287	+ 1928	+ 4342	+ 6270
Verunglückte insgesamt <sup>4)</sup>	- 18249	+ 15565	- 2684	- 20258	+ 11052	- 9206	+ 2009	+ 4513	+ 6522
	3. Prozentuale Veränderungen								
Unfälle mit Personenschaden, teilweise mit Sachschaden	- 14,4	+ 14,1	- 2,3	- 19,6	+ 13,8	- 8,5	+ 8,0	+ 15,1	+ 24,2
Getötete	- 22,0	+ 8,7	- 15,3	- 36,8	+ 6,9	- 32,4	+ 5,3	+ 10,6	+ 16,5
Schwerverletzte <sup>1)</sup>	- 17,7	+ 11,5	- 8,2	- 24,9	+ 11,1	- 16,6	+ 3,0	+ 12,5	+ 15,9
Schwerverunglückte <sup>2)</sup>	- 18,1	+ 11,3	- 8,8	- 25,8	+ 10,8	- 17,8	+ 3,3	+ 12,3	+ 16,0
Leichtverletzte	- 12,5	+ 17,2	+ 2,5	- 17,8	+ 16,5	- 4,3	+ 12,2	+ 19,3	+ 33,8
Verletzte zusammen <sup>3)</sup>	- 14,5	+ 15,0	- 1,7	- 20,5	+ 14,6	- 8,8	+ 7,7	+ 16,2	+ 25,2
Verunglückte insgesamt <sup>4)</sup>	- 14,8	+ 14,8	- 2,2	- 20,9	+ 14,4	- 9,5	+ 7,6	+ 15,9	+ 24,7
Kfz. mit Fahrberechtigung <sup>5)</sup>	+ 10,0	+ 9,4	+ 20,3						

1) Verletzte, die der stationären Behandlung zugeführt wurden. 2) Schwerverunglückte = Getötete + Schwerverletzte. 3) Verletzte zusammen = Schwerverletzte + Leichtverletzte. 4) Verunglückte insgesamt = Getötete + Verletzte zusammen. 5) durchschnittlicher Bestand.

Von Nordrhein-Westfalen abgesehen, liegen für die anderen Bundesländer vorerst nur nach Kalenderjahren geordnete Ergebnisse bis einschließlich 1958 vor. *Übersicht 4* bietet die Veränderungsdaten für die Zahl der Getöteten, der Schwerverletzten und der Verletzten zusammen. Aus *Übersicht 4* läßt sich entnehmen, daß die allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h in fast allen Ländern innerhalb geschlossener Ortschaften zu beträchtlichen Abnahmeraten der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten geführt hat. Schleswig-Holstein weist zwar 1958 gegenüber 1957 auch innerhalb geschlossener Ortschaften eine Zunahmerate für die Zahl der Getöteten, Rheinland-Pfalz geringe Zunahmeraten hinsichtlich der Zahl der Schwerverletzten und der Verletzten auf; im Vergleich mit 1956 ergeben sich jedoch auch hier Abnahmeraten. Die allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung hat sich in den Bundesländern in verschieden starkem Grade ausgewirkt, am günstigsten in den Stadtstaaten Hamburg und Bremen sowie in Nordrhein-Westfalen. Aber auch in den Bundesländern, in denen geschlossene Ortschaften nicht so häufig vorkommen wie in Nordrhein-Westfalen, sind hohe oder beträchtliche Abnahmeraten der Unfallopfer-Zahlen zu verzeichnen, u. a. in Baden-Württemberg, Bayern, Niedersachsen und Hessen. Mit deutlichem Abstand folgen am Schluß Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein. Außerhalb geschlossener Ortschaften haben sich durchweg erhebliche Zuwachsraten der Unfallopfer-Zahlen behauptet, allerdings auch nicht ausnahmslos (z. B. ergab sich 1958 gegenüber 1957 in Rheinland-Pfalz eine bedeutende, in Bayern eine geringe Abnahmerate der Getöteten, in Hessen eine kleine Abnahmerate der Zahl der Schwerverletzten und der Verletzten zusammen). Die Ergebnisse für das Bundesgebiet zeigen deutlich die sehr günstige Entwicklung der Unfallopfer-Zahlen in geschlossenen Ortschaften und die Fortdauer der ungünstigen Entwicklung außerhalb geschlossener Ortschaften.

#### Übersicht 4:

Prozentuale Veränderungen der Zahl der Unfallopfer in den Jahren 1957 und 1958 gegenüber dem jeweiligen Vorjahr nach der Ortslage in den einzelnen Ländern des Bundesgebietes

Bezeichnung	Innerhalb geschlossener Ortschaften		Außerhalb geschlossener Ortschaften	
	1957 : 1956	1958 : 1957	1957 : 1956	1958 : 1957
<b>Baden-Württemberg</b>				
Getötete	- 1,8	- 16,1	- 0,2	+ 1,6
Schwerverletzte	+ 2,2	- 5,0	+ 5,4	+ 2,0
Verletzte zus.	- 4,4	- 3,0	+ 3,1	+ 3,5
<b>Bayern</b>				
Getötete	- 12,6	- 12,5	+ 3,0	- 2,3
Schwerverletzte	- 5,8	- 5,9	+ 1,2	+ 4,2
Verletzte zus.	- 4,8	- 5,1	+ 0,1	+ 2,7
<b>Bremen</b>				
Getötete	- 22,0	- 24,5		
Schwerverletzte	+ 5,3	- 12,0		
Verletzte zus.	+ 3,0	- 6,2		

<b>Hamburg</b>				
Getötete	+ 1,1	- 31,6		
Schwerverletzte	+ 5,9	- 30,2		
Verletzte zus.	+ 5,2	- 12,9	+ 61,1	- 31,0
<b>Hessen</b>				
Getötete	- 5,8	- 4,1	+ 4,0	+ 2,2
Schwerverletzte	- 11,0	- 2,7	+ 0,5	- 3,2
Verletzte zus.	- 3,8	+ 0,7	+ 1,0	- 1,0
<b>Niedersachsen</b>				
Getötete	- 4,5	- 12,4	+ 10,2	+ 8,3
Schwerverletzte	- 6,9	- 7,6	+ 4,6	+ 12,6
Verletzte zus.	- 7,6	- 3,7	+ 0,5	+ 14,4
<b>Nordrhein-Westfalen</b>				
Getötete	- 12,9	- 21,9	+ 3,4	+ 14,9
Schwerverletzte	- 4,5	- 12,7	+ 4,6	+ 13,7
Verletzte zus.	- 4,2	- 7,0	+ 6,4	+ 20,2
<b>Rheinland-Pfalz</b>				
Getötete	- 5,2	- 10,0	+ 8,3	- 10,5
Schwerverletzte	- 6,3	+ 1,3	- 4,8	+ 13,2
Verletzte zus.	- 2,3	+ 2,0	- 2,7	+ 13,0
<b>Schleswig-Holstein</b>				
Getötete	- 11,2	+ 8,3	+ 7,1	+ 21,0
Schwerverletzte	- 8,1	- 1,9	+ 6,6	+ 8,4
Verletzte zus.	- 0,5	+ 0,1	+ 10,8	+ 15,9
<b>Bundesgebiet</b>				
Getötete	- 9,3	- 16,1	+ 4,2	+ 4,8
Schwerverletzte	- 4,0	- 9,5	+ 2,9	+ 7,5
Verletzte zus.	- 3,8	- 4,7	+ 2,5	+ 9,7

Die völlig unterschiedliche Entwicklung der Unfallopfer-Zahlen in geschlossenen Ortschaften und außerhalb geschlossener Ortschaften kommt im nachstehenden Index-Vergleich (*Übersicht 5*) zum Ausdruck.

Auf der Basis der Zahlen für den Zeitraum vom 1. 9. 1956 bis 31. 8. 1957 = 100 erreichte innerhalb geschlossener Ortschaften die Zahl der Getöteten im Bundesgebiet im ersten Jahr nach Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung den Index von 70,1, im zweiten Jahr von 78,8 (in Nordrhein-Westfalen: 63,2 bzw. 67,6). Auch der Index der Zahl der Schwerverletzten innerhalb geschlossener Ortschaften betrug in den beiden ersten Jahren nach Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung im Bundesgebiet nur 79,6 bzw. 84,2 (in Nordrhein-Westfalen: 75,1 bzw. 83,4). Selbst der Index der Verletzten zusammen stellte sich im Bundesgebiet nur auf 83,4 bzw. 94,9 (in Nordrhein-Westfalen: auf 79,5 bzw. 91,2). Im krassen Gegensatz zu dieser außerordentlich günstigen Index-Entwicklung in geschlossenen Ortschaften verhielt sich der Index für die Merkmalszahlen außerhalb geschlossener Ortschaften. In fast allen

Positionen übertraf er bereits im ersten Jahr nach Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung den Basiswert 100. Im zweiten Jahr nach Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung stellte sich der Index im Bundesgebiet bzw. in Nordrhein-Westfalen hinsichtlich der Zahl der Getöteten auf 111,4 bzw. 116,5, hinsichtlich der Zahl der Schwerverletzten auf 109,3 bzw. 115,9, hinsichtlich der Zahl der Leichtverletzten auf 122,7 bzw. 133,8 und hinsichtlich der Zahl der Verunglückten insgesamt auf 116,1 bzw. 124,7. Die gerade in letzter Zeit in Zeitungsmeldungen oft anzutreffende Meinung, daß die günstigen Auswirkungen der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung in geschlossenen Ortschaften sich erschöpft hätten, entspricht demnach nicht den Tatsachen. Im zweiten Jahr nach Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung liegen die meisten Merkmalszahlen der Unfallopfer noch beträchtlich unter den Zahlen für das letzte Jahr vor Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung, obwohl in diesem Zeitraum die Zahl der Kraftfahrzeuge und die Fahrleistungen sehr stark angestiegen sind. Dagegen gibt die ungünstige Entwicklung der Unfallopfer-Zahlen außerhalb geschlossener Ortschaften zu besonderer Besorgnis Anlaß.

#### Übersicht 5:

Indexentwicklung der Zahl der Unfälle mit Personenschaden sowie der Unfallopfer vom 1. 9. 1957 bis 31. 8. 1959 im Bundesgebiet<sup>1)</sup> und in Nordrhein-Westfalen  
1. 9. 1956 bis 31. 8. 1957 = 100

Bezeichnung	Innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften					
	zusammen		davon			
			innerhalb		außerhalb	
	1. 9. 57 bis 31. 8. 58	1. 9. 58 bis 31. 8. 59	1. 9. 57 bis 31. 8. 58	1. 9. 58 bis 31. 8. 59	1. 9. 57 bis 31. 8. 58	1. 9. 58 bis 31. 8. 59
Bundesgebiet						
Unfälle mit Personenschaden, teilweise mit Sachschaden	.	.	.	.	.	.
Getötete	82,2	93,5	70,1	78,8	96,9	111,4
Schwerverletzte	86,2	92,1	79,6	84,2	100,5	109,3
Schwerverunglückte	85,9	92,2	78,9	83,8	100,1	109,5
Leichtverletzte	89,6	106,5	85,7	101,5	102,0	122,7
Verletzte zus.	88,2	100,7	83,4	94,9	101,3	116,3
Verunglückte insgesamt	88,0	100,5	83,0	94,5	101,0	116,1
Nordrhein-Westfalen						
Unfälle mit Personenschaden, teilweise mit Sachschaden	85,6	97,7	80,4	91,5	108,0	124,2
Getötete	78,0	84,7	63,2	67,6	105,3	116,5
Schwerverletzte	82,3	91,8	75,1	83,4	103,0	115,9
Schwerverunglückte	81,9	91,2	74,2	82,2	103,3	116,0
Leichtverletzte	87,5	102,5	82,2	95,7	112,2	133,8
Verletzte zus.	85,5	98,3	79,5	91,2	107,7	125,2
Verunglückte insgesamt	85,2	97,8	79,1	90,5	107,6	124,7

<sup>1)</sup> ohne Saarland

Welche unterschiedlichen Schweregrade der Unfallentwicklung in geschlossenen Ortschaften bzw. außerhalb geschlossener Ortschaften das Gepräge geben, zeigt Übersicht 6.

#### Übersicht 6:

Schwere der Unfälle und Unfallfolgen innerhalb bzw. außerhalb geschlossener Ortschaften im Bundesgebiet und in Nordrhein-Westfalen  
vom 1. 9. 1956 bis 31. 8. 1959

Bezeichnung		1. 9. 56 bis 31. 8. 57		1. 9. 57 bis 31. 8. 58		1. 9. 58 bis 31. 8. 59	
		innerh.	außerh.	innerh.	außerh.	innerh.	außerh.
geschlossener Ortschaften							
Unfälle mit Personenschaden auf 1000 Unfälle insgesamt	B	.	.	.	.	.	.
	NW	456	534	391	490	383	478
auf 1000 Verunglückte:							
Getötete	B	26	56	22	54	22	54
	NW	29	58	23	57	22	54
Schwerverletzte	B	366	445	351	443	326	419
	NW	357	454	339	435	329	422
Schwerverunglückte	B	393	501	373	497	348	473
	NW	386	512	362	492	351	477
Leichtverletzte	B	607	499	627	503	652	527
	NW	614	488	638	508	649	523
Verletzte zusammen	B	974	944	978	946	978	946
	NW	971	942	977	943	978	946

Auf 1000 Unfälle insgesamt entfielen in Nordrhein-Westfalen im letzten Jahr vor Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb geschlossener Ortschaften 456, außerhalb geschlossener Ortschaften 534 Unfälle mit Personenschaden. Im ersten Jahr nach Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung verringerten sich die Beziehungszahlen auf 391 innerhalb und auf 490 außerhalb geschlossener Ortschaften, im zweiten Jahr nach Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung sogar auf 383 innerhalb und auf 478 außerhalb geschlossener Ortschaften. Die Tendenz einer beträchtlich schwächeren Zunahme der Zahl der schweren Unfälle als der Unfälle insgesamt prägt sich bereits in der Unfallentwicklung seit 1950 aus. Die Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung hat dieser Tendenz innerhalb geschlossener Ortschaften einen zusätzlichen Anstoß gegeben. Dies kommt in den Beziehungszahlen der Arten von Unfallopfern auf 1000 Verunglückte noch deutlicher zum Ausdruck. Entfielen vor Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb geschlossener Ortschaften im Bundesgebiet 26 und in Nordrhein-Westfalen 29 Getötete auf 1000 Verunglückte, so waren es im ersten Jahr nach Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung nur 22 bzw. nur 23 und im zweiten Jahr nur je 22 Getötete. Außerhalb geschlossener Ortschaften dagegen ergaben sich die weit höheren Beziehungszahlen von 56 bzw. 58 Getöteten vor und von 54 bzw. 57 sowie von je 54 Getöteten nach Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung. Übersicht 6 zeigt auch am Beispiel der Schwerverletzten, daß der Schweregrad der Unfallfolgen innerhalb geschlossener Ortschaften im Vergleich

mit dem Schweregrad der Unfallfolgen außerhalb geschlossener Ortschaften nicht nur geringer ist, sondern auch durch die Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung beträchtlich gesenkt wurde. Im Bundesgebiet errechnen sich für die Zeit vom 1. 9. 1958 bis 31. 8. 1959 auf 1000 Verunglückte innerhalb geschlossener Ortschaften 348, außerhalb geschlossener Ortschaften dagegen 473 Schwerverunglückte. Es ist mehr denn je erforderlich, Maßnahmen für eine fühlbare Senkung der Schwere der Unfälle und Unfallfolgen besonders außerhalb geschlossener Ortschaften zu treffen.

Die unterschiedliche Entwicklung der Schweregrade der Unfallfolgen innerhalb bzw. außerhalb geschlossener Ortschaften in den einzelnen Bundesländern zeigt *Übersicht 7*.

#### Übersicht 7:

Prozentuale Anteile der Zahl der Straßenverkehrsunfallopfer innerhalb bzw. außerhalb geschlossener Ortschaften an der Gesamtzahl des jeweiligen Landes in den Jahren 1953, 1957 und 1958

Jahr	Getötete <sup>1)</sup>		Verletzte zus.		davon			
	innerh.	außerh.	innerh.	außerh.	Schwerverletzte <sup>2)</sup>		Leichtverletzte <sup>3)</sup>	
			geschlossener Ortschaften		innerh.	außerh.	innerh.	außerh.
<b>Baden-Württemberg</b>								
1953	49,0	51,0	68,9	31,1	63,2	36,8	73,0	27,0
1957	46,0	54,0	64,9	35,1	59,4	40,6	68,6	31,4
1958	41,3	58,7	63,4	36,6	57,6	42,4	67,1	32,9
<b>Bayern</b>								
1953	49,9	50,1	68,7	31,3	64,9	35,1	71,5	28,5
1957	46,0	54,0	66,5	33,5	62,3	37,7	69,5	30,5
1958	43,3	56,7	64,7	35,3	59,9	40,1	68,2	31,8
<b>Bremen</b>								
1953	100	—	100	—	100	—	100	—
1957	99,1	0,9	99,6	0,4	99,6	0,4	99,5	0,5
1958	100	—	99,5	0,5	99,5	0,5	99,5	0,5
<b>Hamburg</b>								
1953	100	—	100	—	100	—	100	—
1957	99,7	0,3	99,4	0,6	99,3	0,7	99,5	0,5
1958	99,5	0,5	99,5	0,5	99,5	0,5	99,6	0,4
<b>Hessen</b>								
1953	53,4	46,6	70,5	29,5	63,8	36,2	75,2	24,8
1957	47,1	52,9	69,5	30,5	59,2	40,8	75,1	24,9
1958	45,5	54,5	69,9	30,1	59,4	40,6	75,3	24,7

<sup>1)</sup> einschließlich der innerhalb 30 Tagen an den Unfallfolgen verstorbenen Personen.

<sup>2)</sup> stationärer Krankenhausbehandlung zugeführte Verletzte.

<sup>3)</sup> sonstige Verletzte.

Niedersachsen								
1953	49,0	51,0	69,2	30,8	63,7	36,3	73,2	26,8
1957	44,0	56,0	66,3	33,7	60,1	39,9	70,8	29,2
1958	38,9	61,1	62,3	37,7	55,3	44,7	67,3	32,7
Nordrhein=Westfalen								
1953	64,4	35,6	79,5	20,5	75,2	24,8	82,4	17,6
1957	61,4	38,6	77,9	22,1	72,8	27,2	81,1	18,9
1958	51,9	48,1	73,2	26,8	67,3	32,7	76,7	23,3
Rheinland=Pfalz								
1953	48,9	51,1	65,6	34,4	62,2	37,8	68,7	31,3
1957	41,5	58,5	63,7	36,3	56,4	43,6	68,5	31,5
1958	41,6	58,4	61,3	38,7	53,7	46,3	66,4	33,6
Schleswig=Holstein								
1953	55,3	44,7	72,7	27,3	66,3	33,7	76,7	23,3
1957	49,5	50,5	70,8	29,2	63,9	36,1	74,9	25,1
1958	46,8	53,2	67,7	32,3	61,5	38,5	71,2	28,8
Bundesgebiet (ohne Saarland)								
1953	56,0	44,0	73,6	26,4	68,6	31,4	77,2	22,8
1957	52,1	47,9	71,9	28,1	66,8	33,2	75,4	24,6
1958	46,6	53,4	69,0	31,0	62,8	37,2	72,9	27,1

Im Bundesgebiet betrug der Anteil der innerhalb geschlossener Ortschaften Getöteten an der Gesamtzahl der Getöteten im Jahre 1953 noch 56 v.H.; nach Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung verringerte sich der Anteil im ersten Jahr auf 52,1 v.H. und im zweiten Jahr sogar auf 46,6 v.H. Komplementär stiegen die Getöteten=Anteile außerhalb geschlossener Ortschaften von 44 v.H. auf 47,9 v.H. und auf 53,4 v.H. Die Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung hat auch hinsichtlich der Zahl der Schwerverletzten und der Zahl der Leichtverletzten zu einer beträchtlichen Verringerung der prozentualen Anteile innerhalb geschlossener Ortschaften und zu einer Steigerung der Anteile außerhalb geschlossener Ortschaften geführt. Dieser Grundzug ist auch den in *Übersicht 7* gebotenen Anteilzahlen der einzelnen Länder zu entnehmen. Die Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung hat sich allerdings, wie dies schon an früherer Stelle hervorgehoben wurde, nicht in allen Ländern gleichmäßig günstig ausgewirkt.

In letzter Zeit ist, wie schon erwähnt, in Zeitungs- und Rundfunkberichten wiederholt die Weitergeltung der günstigen Auswirkungen der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h in geschlossenen Ortschaften bezweifelt worden. Für den statistischen Fachmann ist es erstaunlich und unverständlich, daß Persönlichkeiten von Rang es bei ihren Darlegungen nicht der Mühe für wert halten, scharf zwischen der Entwicklung innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften zu unterscheiden. Auch innerhalb geschlossener Ortschaften sind der Kraftverkehr und der sonstige Verkehr im Laufe der letzten Jahre beträchtlich gewachsen. Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit muß daher einmal der Zeitpunkt kommen, von dem ab die Zahlen der schweren Unfälle und der Unfallopfer auch innerhalb geschlossener Ort-

schaften wieder die bisherigen Rekordzahlen vor der Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzung erreichen und übertreffen werden.

Für Nordrhein-Westfalen ist leicht nachzuweisen, daß die Zahlen der Getöteten innerhalb geschlossener Ortschaften für die einzelnen Monate Januar bis Oktober 1959, von Februar 1959 abgesehen, geringer gewesen sind als in den entsprechenden Monaten des Jahres 1956. Im Gesamtzeitraum von Januar bis einschließlich Oktober 1959 wurden in Nordrhein-Westfalen innerhalb geschlossener Ortschaften 1646 Getötete gezählt (im Zeitraum Januar bis einschließlich Oktober 1956: 2185 Getötete). Es ergibt sich für die ersten 10 Monate 1959 eine Abnahme um 24,7 v.H. Außerhalb geschlossener Ortschaften dagegen stieg die analoge Zahl der Getöteten um 29,4 v.H. Extrapoliert man die Ergebnisse für den Zeitraum Januar bis Oktober noch um die aus dem Schnellbericht entnommenen vorläufigen Zahlen für November und Dezember 1959, so dürfte in Nordrhein-Westfalen insgesamt (d. h. innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften zusammen) die Zahl der im Jahre 1959 Getöteten noch etwa um 4,9 v.H. unter der entsprechenden Jahreszahl 1956 bleiben.

Die Zahl der Schwerverletzten innerhalb geschlossener Ortschaften hat sich nur in den Monaten Februar, März und April 1959 gegenüber den gleichen Monaten des Jahres 1956 erhöht, in allen anderen Monaten des 10=Monats=Zeitraumes bis einschließlich Oktober jedoch verringert. Für den Zeitraum von Januar bis Oktober 1959 fielen in Nordrhein-Westfalen innerhalb geschlossener Ortschaften 24 903 Schwerverletzte an (im gleichen Zeitraum 1956: 27 118 Schwerverletzte). Der Rückgang betrug 8,2 v.H. Außerhalb geschlossener Ortschaften dagegen erhöhte sich die Zahl der Schwerverletzten in allen einzelnen Monaten des Jahres 1959 gegenüber den entsprechenden Monaten des Jahres 1956. Für den Zeitraum von Januar bis einschließlich Oktober ergab sich eine Steigerung von 29,9 v.H.

Das Entwicklungsbild für die Zahl der Leichtverletzten war allerdings wesentlich anders. Innerhalb geschlossener Ortschaften Nordrhein-Westfalens ist für den 10=Monats=Zeitraum von Januar bis einschließlich Oktober 1959 gegenüber dem gleichen Zeitraum 1956 eine Erhöhung um 6,2 v.H. zu verzeichnen. Außerhalb geschlossener Ortschaften trat die phantastisch anmutende Steigerung von 55,8 v.H. auf.

Faßt man Getötete und Verletzte zum Begriff der Verunglückten zusammen, so hat sich im 10=Monats=Zeitraum von Januar bis einschließlich Oktober 1959 gegenüber dem entsprechenden Zeitraum 1956 innerhalb geschlossener Ortschaften nur die geringe Erhöhung von 0,2 v.H. ergeben, außerhalb geschlossener Ortschaften dagegen eine Steigerung um 42,3 v.H. Unter Einbeziehung der vorläufigen Ergebnisse für November und Dezember 1959 wird man in Nordrhein-Westfalen im gesamten Jahr 1959 gegenüber dem Jahre 1956 innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften zusammen mit einer Erhöhung der Zahl der Verunglückten um 8 bis 10 v.H. rechnen müssen.

Gewiß kann man diese für Nordrhein-Westfalen gefundenen Ergebnisse mit nur geringen Vorbehalten auch auf das gesamte Bundesgebiet anwenden. Es besteht an der Tatsache kein Zweifel, daß die günstigen Auswirkungen der Wiedereinführung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h in geschlossenen Ortschaften bis jetzt andauern und auch in den nächsten Jahren das Entwicklungsbild der Zahl der schweren Unfälle und der Zahl der Unfallopfer positiv beeinflussen werden. Im Gegensatz hierzu verläuft die Entwicklung der Zahl der schweren Unfälle und der Zahl der Unfallopfer außerhalb geschlossener Ortschaften ausgesprochen ungünstig und

zeigt keinerlei Besserungsneigung. Wenn die Gesamtzahlen der Getöteten und der Schwerverletzten in Nordrhein-Westfalen und noch stärker im Bundesgebiet nahe an die Rekordzahlen des Jahres 1956 herangekommen sind oder sie vielleicht überschritten haben und bestimmt im Verlauf des Jahres 1960 erheblich überschreiten werden, so liegt dies in erster Linie an dem überaus starken Ansteigen der Zahl der Unfallopfer außerhalb geschlossener Ortschaften.

## 2. Unfälle und Unfallopfer nach der Verkehrsbeteiligung

Da das Jahrestabellen-Programm zur Unfallstatistik des Bundesgebietes für 1958 voraussichtlich erst im Frühjahr 1960 veröffentlicht werden wird, stehen gegenwärtig zur Beurteilung der Zusammenhänge zwischen Unfällen und Unfallopfern nach der Verkehrsbeteiligung nur Angaben des Jahrestabellen-Programms 1957, die mit den entsprechenden Ergebnissen des Jahres 1956 verglichen werden können, zur Verfügung. Die Auswirkungen der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung können sich innerhalb der Jahreszahlen von 1957 nur für den 4=Monats=Zeitraum von September bis einschließlich Dezember 1957 ausprägen. Der Mangel an Aufgliederungszahlen nach der Ortslage in der Bundesrepublik wird durch Inanspruchnahme der Aufgliederungszahlen für Nordrhein-Westfalen, die bis einschließlich 1958 zur Verfügung stehen, einigermaßen ausgeglichen werden.

Aus Übersicht 8 ergibt sich, daß im Jahre 1957 gegenüber 1956 im Bundesgebiet die Zahlen aller Arten von an Unfällen mit Getöteten beteiligten Verkehrsteilnehmern innerhalb geschlossener Ortschaften abgenommen haben, während außerhalb geschlossener Ortschaften drei Zunahmeraten und drei Abnahmeraten zu verzeichnen sind. Innerhalb geschlossener Ortschaften war die Abnahmerate am höchsten bei den Fahrrädern, ihnen folgten die Krafräder und die Fußgänger. Die Abnahmeraten für Mopeds und Kraftwagen waren bedeutend geringer. Außerhalb geschlossener Ortschaften wurden nur für die Fußgänger, Krafräder und Fahrräder Abnahmeraten, dagegen für Kraftwagen und Mopeds hohe Zunahmeraten festgestellt.

### Übersicht 8:

Prozentuale Veränderungen der Zahl der an Unfällen mit Getöteten beteiligten Verkehrsteilnehmer im Bundesgebiet 1957 gegenüber 1956

Verkehrsteilnehmer	Unfälle mit Getöteten	
	innerh. geschlossener Ortschaften	außerh.
Verkehrsteilnehmer insgesamt	- 9,8	+ 1,0
darunter:		
Krafräder und Kraftroller	- 12,3	- 3,1
Kraftwagen	- 2,6	+ 13,5
Mopeds	- 5,9	+ 13,9
Fahrräder	- 16,7	- 0,5
Fußgänger	- 10,0	- 10,9

Aus *Übersicht 9* ist die Entwicklung der Unfallbeteiligung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer-Arten in Nordrhein-Westfalen von 1956 bis 1958 zu entnehmen.

Innerhalb geschlossener Ortschaften haben sich sowohl 1957 als auch 1958 gegenüber dem jeweiligen Vorjahr bei allen Arten von an Unfällen mit Getöteten beteiligten Verkehrsteilnehmern Abnahmeraten ergeben (mit der einzigen Ausnahme „andere Kfz.“ im Jahre 1957). Außerhalb geschlossener Ortschaften dagegen sind die Unfallbeteiligungszahlen fast aller Verkehrsteilnehmer beträchtlich gestiegen.

#### Übersicht 9:

Prozentuale Veränderungen der Zahl der an Unfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer in Nordrhein-Westfalen in den Jahren 1957 und 1958

Verkehrsteilnehmer	Innerhalb geschlossener Ortschaften		Außerhalb geschlossener Ortschaften	
	1957 : 1956	1958 : 1957	1957 : 1956	1958 : 1957
bei Unfällen mit Getöteten:				
Kraftfahrzeuge zus.	- 12,8	- 26,9	+ 4,7	+ 13,3
davon:				
Krafträder und Kraftrroller	- 19,8	- 32,0	- 2,9	- 5,4
Personenkraftwagen	- 2,8	- 29,1	+ 15,6	+ 21,9
Lastkraftwagen	- 17,2	- 14,4	+ 5,9	+ 18,8
andere Kfz.	+ 5,6	- 36,0	+ 3,1	+ 18,2
Mopeds	- 8,5	- 8,3	+ 11,1	+ 15,3
Fahrräder	- 23,9	- 23,8	+ 4,8	+ 19,7
Fußgänger	- 12,9	- 18,8	- 7,6	+ 32,4
andere Verkehrsteilnehmer	- 18,3	- 9,4	- 36,0	- 5,5
zusammen	- 13,6	- 22,7	+ 1,8	+ 15,9
bei Unfällen mit Schwerverletzten:				
Kraftfahrzeuge zus.	- 4,8	- 2,7	+ 1,1	+ 18,1
davon:				
Krafträder und Kraftrroller	- 10,6	- 10,6	- 7,0	+ 1,4
Personenkraftwagen	+ 4,8	+ 4,2	+ 14,1	+ 30,1
Lastkraftwagen	- 7,2	- 4,6	- 1,8	+ 20,5
andere Kfz.	- 1,5	- 4,7	+ 23,4	- 2,5
Mopeds	+ 12,0	+ 3,3	+ 13,7	+ 16,4
Fahrräder	- 10,6	- 8,7	- 5,4	+ 19,1
Fußgänger	- 5,3	- 7,0	- 12,7	+ 13,8
andere Verkehrsteilnehmer	- 7,0	- 13,1	- 6,9	+ 1,4
zusammen	- 4,0	- 3,7	- 0,1	+ 17,1

Auch bei den Unfällen mit Schwerverletzten sind die Zahlen der daran beteiligten Verkehrsteilnehmer innerhalb geschlossener Ortschaften durchweg stark gesunken, während sich außerhalb geschlossener Ortschaften die seit Jahren bestehende Zunahmetendenz behauptet hat.

Innerhalb geschlossener Ortschaften war bei den Unfällen mit Getöteten, mit Schwerverletzten und bei den Unfällen mit Personenschaden zusammen die Abnahme der Unfallbeteiligungszahlen am größten bei den Krafträdern, dann bei den Fahrrädern und an dritter Stelle bei den Fußgängern. Es wird an späterer Stelle noch nachgewiesen werden, daß die Verminderung der Kraftradbeteiligung nur zu einem gewissen Teil auf die Verringerung des Kraftradbestandes zurückgeführt werden kann. Die Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h ist entsprechend der Formel  $\frac{m}{2} \times v^2$  in erster Linie den technisch am wenigsten geschützten Verkehrsteilnehmern zugute gekommen. Bemerkenswert ist auch, daß innerhalb geschlossener Ortschaften trotz der starken Zunahme des Personenkraftwagen-Bestandes die Zahl der an Unfällen mit Getöteten beteiligten Personenkraftwagen sehr erheblich abgenommen hat.

Die Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h in geschlossenen Ortschaften hat sich in unterschiedlichem Grade, je nach der Art der Verkehrsbeteiligung, auch auf die Entwicklung der Zahl der Unfallopfer ausgewirkt.

Da für das Bundesgebiet z. Z. nur die Angaben des Jahrestabellen-Programms 1957 zur Verfügung stehen, möge die *Übersicht 10* mit den prozentualen Veränderungen für die Zahl der Getöteten, je nach der Art der Verkehrsbeteiligung, genügen.

Im Jahre 1957 gegenüber 1956 haben sich bei allen Arten von Verkehrsteilnehmern innerhalb geschlossener Ortschaften Abnahmeraten der Zahl der Getöteten ergeben. Außerhalb geschlossener Ortschaften wurden Abnahmeraten nur für die Zahl der auf Krafträdern sowie als Fußgänger getöteten Personen festgestellt (von den „anderen Personen“ wird abgesehen). Hohe Zuwachsraten von 17,5 v.H. bei den in Kraftwagen Getöteten, von 15 v.H. bei den auf Mopeds Getöteten und 3 v.H. bei den auf Fahrrädern Getöteten zeichnen im übrigen ein ungünstiges Bild.

#### Übersicht 10:

Prozentuale Veränderungen der Zahl der Getöteten nach Verkehrsteilnehmer-Arten im Bundesgebiet 1957 gegenüber 1956

Verkehrsbeteiligung	Innerhalb geschlossener Ortschaften	Außerhalb geschlossener Ortschaften
	1957 : 1956	
Getötete		
auf Krafträdern	- 8,5	- 2,3
in Kraftwagen	- 3,2	+ 17,5
auf Mopeds	- 7,6	+ 15,0
auf Fahrrädern	- 16,2	+ 3,0
als Fußgänger	- 9,3	- 7,5
andere Personen	- 20,2	- 21,2
zusammen	- 9,3	+ 4,2

Wiederum ist es erforderlich, auf die Getöteten-Zahlen von Nordrhein-Westfalen zurückzugreifen. Der *Übersicht 11* sind wichtige Tatsachen zu entnehmen.

Im Jahre 1958 gegenüber 1957 ging innerhalb geschlossener Ortschaften die Zahl der in Kraftwagen Getöteten relativ am meisten zurück, mit der nächsthohen Abnahmerate



folgten die auf Krafrädern Getöteten, sodann die auf Fahrrädern Getöteten, mit ziemlichem Abstand die getöteten Fußgänger und zuletzt die auf Mopeds Getöteten. Außerhalb geschlossener Ortschaften ergab sich nur bei der Zahl der auf Krafrädern Getöteten eine geringfügige Abnahmerate, sonst bildeten sich bei allen anderen Arten von Verkehrsteilnehmern beträchtliche Zunahmeraten.

Bei der Zahl der auf Krafrädern Verletzten war innerhalb geschlossener Ortschaften die Abnahmerate am höchsten (abgesehen von „andere“). Bei allen anderen Arten von Verkehrsteilnehmern waren die Abnahmeraten nur gering, bei der Zahl der Mopedfahrer trat sogar eine leichte Erhöhung ein. Außerhalb geschlossener Ortschaften stiegen die Zahlen der Verletzten aller Verkehrsteilnehmer=Arten (außer „andere“) beträchtlich an.

#### Übersicht 11:

Prozentuale Veränderungen der Zahl der Unfallopfer nach der Verkehrsbeteiligung in Nordrhein-Westfalen in den Jahren 1957 und 1958

Beteiligung	Innerhalb		Außerhalb	
	geschlossener Ortschaften			
	1957 : 1956	1958 : 1957	1957 : 1956	1958 : 1957
1. Getötete <sup>1)</sup> zus.	- 12,9	- 21,9	+ 3,4	+ 14,9
davon:				
auf Krafrädern	- 15,3	- 26,9	- 3,4	- 2,4
in Kraftwagen	- 0,4	- 32,6	+ 12,3	+ 13,6
auf Mopeds	- 7,6	- 10,2	+ 6,6	+ 20,2
auf Fahrrädern	- 24,5	- 26,1	+ 5,8	+ 26,8
als Fußgänger	- 12,4	- 18,9	- 3,0	+ 42,7
andere	-	-	-	-
2. Verletzte zus.	- 4,2	- 7,0	+ 6,4	+ 20,2
davon:				
auf Krafrädern	- 8,6	- 18,6	- 4,2	+ 7,7
in Kraftwagen	+ 1,6	- 2,6	+ 20,9	+ 28,1
auf Mopeds	+ 10,4	+ 0,7	+ 12,8	+ 20,3
auf Fahrrädern	- 10,3	- 3,6	- 3,8	+ 27,2
als Fußgänger	- 5,0	- 0,9	- 9,5	+ 16,7
andere	- 26,1	- 31,4	- 28,9	- 9,3
von 2. darunter Schwer-				
verletzte zus. <sup>2)</sup>	- 4,5	- 12,7	+ 4,6	+ 13,7
davon:				
auf Krafrädern	- 9,3	- 24,6	- 3,5	+ 2,8
in Kraftwagen	- 1,3	- 11,4	+ 18,1	+ 19,2
auf Mopeds	+ 11,4	- 4,5	+ 15,7	+ 15,3
auf Fahrrädern	- 9,5	- 12,3	- 6,4	+ 24,9
als Fußgänger	- 4,9	- 5,9	- 13,8	+ 16,1
andere	- 21,0	- 27,4	- 13,1	- 27,4

<sup>1)</sup> einschließlich der innerhalb 30 Tagen an den Unfallfolgen Gestorbenen.

<sup>2)</sup> stationärer Krankenhausbehandlung zugeführte Verletzte.

Bei der Zahl der Schwerverletzten innerhalb geschlossener Ortschaften war der relative Rückgang der Zahl der auf Krafrädern Schwerverletzten am höchsten. Bedeutende Rückgangsraten bildeten sich bei der Zahl der Radfahrer, der Kraftwagenbenutzer sowie abgeschwächt auch der Fußgänger und der Mopedfahrer. Das Entwicklungsbild außerhalb geschlossener Ortschaften dagegen ist wiederum (abgesehen von „andere“) durch erhebliche Zuwachsraten gekennzeichnet.

Die nähere Betrachtung der Übersicht 11 läßt nur die Schlußfolgerung zu, daß die günstige Entwicklung innerhalb geschlossener Ortschaften in erster Linie der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h zu verdanken ist. Lehrreich ist, daß diese günstigen Auswirkungen allen Verkehrsteilnehmer=Arten zugute gekommen sind. Die technisch am wenigsten geschützten Verkehrsteilnehmer haben von der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung absolut und meist auch relativ mehr profitiert als die technisch besser geschützten Verkehrsteilnehmer.

Gewiß hat die tendenzielle Abnahme der Zahl der Krafräder innerhalb des gesamten Kfz.-Bestandes die günstigen Auswirkungen der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung noch verstärkt. Daß der Einfluß dieser Strukturwandlung des Kraftfahrzeug-Bestandes nicht überschätzt werden sollte, zeigt die Übersicht 12.

#### Übersicht 12:

Gesamtbestand an Krafrädern und Personenkraftwagen in Nordrhein-Westfalen von 1956 bis 1959  
Bestand am 1. 7. 1956 = 100

Zeitpunkt	Kreisfreie Städte		Landkreise	
	Kräder	Pkw.	Kräder	Pkw.
1. 7. 1956	100	100	100	100
1. 7. 1957	96,9	121,6	98,1	123,2
1. 7. 1958	90,3	145,4	91,0	150,3
1. 7. 1959	79,9	171,0	80,0	179,1

Innerhalb der kreisfreien Städte ist in den Jahren 1956 bis 1959 die Zahl der Krafräder nicht stärker zurückgegangen als in den Landkreisen. Die Zahl der Personenkraftwagen nahm in den Landkreisen geringfügig stärker zu als in den kreisfreien Städten.

Die in diesem Abschnitt mit Hilfe der Zahlen Nordrhein-Westfalens gefundenen Erkenntnisse lassen sich mit gewissen Vorbehalten auch auf das Bundesgebiet insgesamt anwenden. Welche Unterschiede sich zwischen den einzelnen Bundesländern ergeben, würde sich nur durch eine besondere Untersuchung feststellen lassen.

#### 3. Zahl und Art der Unfallursachen

Die Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h hat im Bundesgebiet und in den Bundesländern in geschlossenen Ortschaften nicht nur eine Verminderung der Zahl der Ursachen „übermäßige Geschwindigkeit“, sondern auch anderer wichtiger, von der Fahrgeschwindigkeit abhängiger oder beeinflusster Ursachen bewirkt. Außerhalb geschlossener Ortschaften dagegen hat sich an der Zunahmetendenz

der Zahl der Geschwindigkeitsursachen und anderer von der Geschwindigkeit abhängiger oder beeinflusster Ursachen nichts geändert.

Bei den Unfällen mit Getöteten wurden im Bundesgebiet in den Jahren 1956, 1957 bzw. 1958 innerhalb geschlossener Ortschaften 1685, 1555 bzw. 1250, außerhalb geschlossener Ortschaften dagegen 1937, 2117 bzw. 2136 Unfallursachen „übermäßige Geschwindigkeit“ gezählt. Bei den Unfällen mit Verletzten waren es innerhalb geschlossener Ortschaften 25 352, 22 687 bzw. 20 579, außerhalb geschlossener Ortschaften 18 173, 19 238 bzw. 21 225 Geschwindigkeitsursachen. Die Anteile der Unfallursachen „übermäßige Geschwindigkeit“ an der Gesamtzahl der Unfallursachen bei den Unfällen mit Getöteten stellten sich 1956, 1957 bzw. 1958 innerorts auf 15,4 v.H., 15,4 v.H. bzw. 14,5 v.H., außerhalb geschlossener Ortschaften auf 21,3 v.H., 21,3 v.H. bzw. 21,0 v.H. Die Anteile bei den Unfällen mit Verletzten betragen innerorts 8,6 v.H., 8,1 v.H. bzw. 7,6 v.H., außerhalb geschlossener Ortschaften 16,8 v.H., 17,3 v.H. bzw. 17,5 v.H. Die Ursache „übermäßige Geschwindigkeit“ beeinträchtigt demnach außerhalb geschlossener Ortschaften die personale Verkehrssicherheit absolut und relativ weit mehr als innerorts. Die Zahl dieser Ursachen übertrifft bei den Unfällen mit Getöteten außerorts noch mehr als innerorts weit alle anderen Ursachen bei Führern von Kraftfahrzeugen. Dies gilt für die Unfälle mit Verletzten nur außerhalb geschlossener Ortschaften, während die Zahl der Geschwindigkeitsursachen innerorts von den Ursachen „Nichtbeachten der Vorfahrt“ und „Fehler beim Überholvorgang oder beim Vorbeifahren bzw. beim Begegnungsverkehr“ übertroffen wird.

Bemerkenswert ist, daß bei den Unfällen mit Getöteten im Bundesgebiet und in fast allen Bundesländern die Verringerung der Ursachenzahlen „übermäßige Geschwindigkeit“ seit der Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h von einer bedeutsamen absoluten Verminderung der Zahl anderer Ursachen – wie „Nichtbeachten der Vorfahrt“ und „Fehler beim Überholvorgang oder beim Vorbeifahren bzw. beim Begegnungsverkehr“ – begleitet wird. Außerhalb geschlossener Ortschaften dagegen ist im Bundesgebiet die Zahl der Vorfahrtursachen beträchtlich gestiegen. Die Zahl der Ursachen beim Überholvorgang usw. hat sich 1957 gegenüber 1956 stark erhöht, 1958 gegenüber 1957 ist sie unverändert geblieben. Auch bei den Unfällen mit Verletzten in geschlossenen Ortschaften hat die allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung im Bundesgebiet und in den Bundesländern nicht nur zu einer erheblichen Verringerung der Zahl der Geschwindigkeitsursachen, sondern auch der Vorfahrt- und der Überholungsursachen geführt. Außerhalb geschlossener Ortschaften aber hat nicht nur die Zahl der Geschwindigkeitsursachen, sondern auch der Vorfahrt- und Überholungsursachen zugenommen.

Wie unterschiedlich sich die Zahl der Geschwindigkeitsursachen innerhalb bzw. außerhalb geschlossener Ortschaften seit der Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung, je nach der Art der Verkehrsbeteiligung, 1958 gegenüber 1957 verändert hat, sei lediglich am Beispiel Nordrhein-Westfalens für Kradfahrer und Pkw.-Fahrer verdeutlicht. Bei Unfällen mit Getöteten ergaben sich innerorts Abnahmeraten von 23,6 v.H. für Kradfahrer und von 26,1 v.H. für Pkw.-Fahrer, außerorts jedoch Zunahmeraten von 3,7 v.H. bzw. von 22,6 v.H. Bei Unfällen mit Verletzten nahm 1958 gegenüber 1957 die Zahl der Geschwindigkeitsursachen in geschlossenen Ortschaften bei Kradfahrern um 21,6 v.H., bei Pkw.-Fahrern um 6,7 v.H. ab, außerhalb geschlossener Ortschaften dagegen bildeten sich Zuwachsraten von 7,6 v.H. bzw. von 35,8 v.H.

Durch die Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung ist das Strukturbild der Unfallursachen bei Unfällen mit Getöteten und bei den Unfällen mit Verletzten in geschlossenen Ortschaften günstig verändert worden. Außerhalb geschlossener Ortschaften dagegen ist von einer derartigen günstigen Veränderung nichts zu spüren. Wahrscheinlich hat die Geschwindigkeitsbegrenzung auf den fahrdynamischen Ablauf des Straßenverkehrs günstig eingewirkt. Es ist zu vermuten, daß diese Maßnahme die Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. 9. 1957 beträchtlich schneller oder beträchtlich langsamer als 50 km/h fuhren, dazu veranlaßt hat, eine engere Gruppierung um eine bestimmte Geschwindigkeit zu bilden. Das Geschwindigkeitsspektrum ist also schmaler geworden. Infolgedessen hat sich die Zahl der Vorfahrt- und Überholunfälle verringert. Es verlohnt sich, nicht nur den Primärwirkungen, sondern auch den Sekundärwirkungen der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h und von Geschwindigkeitsbegrenzungen überhaupt ausführlicher nachzugehen, als dies hier möglich war.

### III. Weitere Geschwindigkeitsbegrenzungen?

Es nimmt nicht wunder, daß nach den günstigen Erfahrungen mit der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h innerorts und angesichts der sehr bedenklichen Unfallentwicklung außerorts die Frage nach weiteren Geschwindigkeitsbegrenzungen – also nun auch außerhalb geschlossener Ortschaften – immer häufiger und nachdrücklicher gestellt wird. Nur zwei Stimmen seien hier genannt.

Professor Dr. Dr. *Berkenkopf* forderte bereits um die Jahreswende 1958/59 in Köln, Essen und Hamm bei der Eröffnung von Studienkursen über Fragen des modernen Straßenverkehrs der Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Stadtverkehr und Verkehrssicherheit die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auch außerhalb geschlossener Ortschaften.

Direktor Ernst *Meyer* von der Allianz Versicherungs-AG. stellte folgende „Schlußbetrachtung für den Gesetzgeber“<sup>1)</sup> an:

„ . . . Zur Frage der gesetzlichen Geschwindigkeitsbegrenzung dürfte das Ergebnis der Untersuchung die Aufrechterhaltung dieser Vorschrift für Ortschaften mehr als rechtfertigen. Für die Autobahn und die freie Strecke weist die Untersuchung aus, daß die Überschreitung der angemessenen Geschwindigkeit dort einen besonderen Schwerpunkt bildet. Hier kommt noch hinzu, daß unangemessene Geschwindigkeit auf diesen Strecken auch bei anderen Hauptverkehrsdelikten, insbesondere bei Auffahrunfällen, unheilvoll mitwirkt. Wenn man die Häufung und besonders die Schwere der Unfälle auf der Autobahn und auf der freien Strecke in Betracht zieht, so könnte man sogar zu dem Schluß kommen, daß man dort eigentlich mit der Geschwindigkeitsbegrenzung hätte beginnen sollen. Selbst in Amerika, wo man heute infolge erstklassiger Fahrdisziplin so weit ist, die Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs in gleicher Weise bei der Verkehrsplanung berücksichtigen zu können, gibt es keinen highway, gleich wieviel Fahrbahnen er hat, ohne Geschwindigkeitsbegrenzung. Als Maßstab für die in Deutschland anzustrebende Regelung möge die Feststellung dienen, daß auf der freien Strecke Höchstgeschwindigkeiten von 80 bis 100 km/h, auf der Autobahn solche von 100 bis 120 km/h innerhalb der „Merkwelt“

<sup>1)</sup> Ernst Meyer, Typische Unfallursachen im deutschen Straßenverkehr, veröffentlicht vom Kuratorium „Wir und die Straße“, 1959, Band I, S. 163.

der übrigen Verkehrsteilnehmer liegen. Geschwindigkeiten, die darüber liegen, werden nicht mehr zuverlässig erfaßt, also bei Abschätzung der Verkehrsabstände, beim Überholvorgang usw. nicht mehr ausreichend berücksichtigt. Da im übrigen, wie die durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten beweisen, kein Bedürfnis nach höherer Geschwindigkeit vorliegt, ergibt sich zwanglos der Hinweis für die zukünftige Begrenzung."

Ob die von Meyer genannten Maßstabszahlen für Höchstgeschwindigkeiten auf der freien Strecke den Erfordernissen des Verkehrs auf den Autobahnen, Bundesstraßen, Landstraßen und auf den nichtklassifizierten Straßen optimal entsprechen, möge offen bleiben. Bekannt ist aber, daß im Auftrage des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen auf den Autobahnen, Bundesstraßen und Landstraßen systematisch und repräsentativ Radar-Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt worden sind, die ein genaues Bild über die Häufigkeit und Verteilung der tatsächlich angewendeten Geschwindigkeiten ergeben haben. Es hat sich die Durchführung einiger zusätzlicher Untersuchungen als wünschenswert erwiesen. Die Öffentlichkeit darf davon überzeugt sein, daß die verantwortlichen Instanzen der Legislative und der Exekutive bemüht sind, alle Voraussetzungen für die Einführung sicherheits- und verkehrsgerechter Geschwindigkeitsregelungen außerhalb geschlossener Ortschaften sorgfältig zu prüfen. Daß sich, wenn allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzungen je nach Straßenklasse in Betracht gezogen werden, eine bundeseinheitliche Regelung empfiehlt, liegt auf der Hand. Die Zahl der schweren Straßenverkehrsunfälle und der Unfallopfer ist in dem durch gutes Wetter ausgezeichneten Jahr 1959 besonders außerhalb geschlossener Ortschaften erneut so stark gewachsen, daß die Frage zweckmäßiger Geschwindigkeitsregelungen auch auf freier Strecke einen hohen Dringlichkeitsgrad angenommen hat.

## Buchbesprechungen

**Der Verkehr im Rheingebiet.** Gutachten des Forschungsausschusses „Raum und Verkehr“ der Akademie für Raumforschung und Landesplanung über die Entwicklungs- und Gestaltungsprobleme des Verkehrs im Rheingebiet. Walter Dorn Verlag, Bremen-Horn, 1959, 213 S., DM 36,-.

Das Gutachten erscheint als Band XIII, Raum und Verkehr 5, der Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Eine Materialsammlung über den Verkehrsablauf im Rheingebiet von Basel bis zu den Rheinmündungshäfen dürfte in dieser konzentrierten Form bisher nicht vorliegen.

Die Verfasser berichten zunächst in einer einleitenden Vorschau über Bevölkerungsverteilung, Wirtschaftsstruktur und Verkehrsbeziehungen im Rheingebiet und behandeln sodann sehr eingehend die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen im Rheingebiet. Die Binnenschifffahrt ist als ältester Verkehrszweig im Rheintal seit mindestens 2000 Jahren geschichtlich belegt. Im einzelnen sind besonders aufschlußreich die Ausführungen über die neueren technischen Probleme der Rheinschifffahrt, wie Typisierung der Rheinflotte, Schubschifffahrt und Radar-Ausrüstung.

Das Kapitel über die Binnenhäfen enthält vielleicht manchmal zu eingehende Zahlenangaben über einzelne Häfen, wodurch die in der Einleitung zu Recht als notwendig erklärte „Beurteilung der Probleme aus übergeordneter Sicht“ zuweilen abgeschwächt wird. Als Materialsammlung sind diese Angaben jedoch wertvoll. In der Auswahl der Häfen, über die eingehender berichtet wird, haben die Verfasser sich eine vertretbare Beschränkung auferlegt. Gern hätte man etwas über den neuen Hafen Stuttgart gehört, der viel von sich reden macht und eine beachtliche Konkurrenz für einige ältere Häfen darstellt.

Im Kapitel „Eisenbahnwesen“ ist die Aufzählung von Einzelheiten erfreulicherweise vermieden worden. Hier ist eine wirklich brauchbare Übersicht geboten, die Bedeutung

und Probleme des Eisenbahnverkehrs im Rheingebiet deutlich erkennen läßt. Insbesondere wird im Abschnitt „3. Der Neubau und die Linienverbesserung von Eisenbahnstrecken“ über einige interessante Projekte berichtet, wenn auch die Aussichten für deren Realisierung gering sein dürften, da, wie die Verfasser erklären, „aufs Ganze gesehen eine Linienverbesserung der Haupteisenbahnstrecken im Rheintal-Raume nur in verhältnismäßig geringem Umfange zu erwarten und wirtschaftlich zu rechtfertigen ist“.

Im Kapitel „Der Kraftverkehr und das Straßenwesen“ wird das für das Rheingebiet derzeit wohl wichtigste Problem behandelt. Dieser Abhandlung liegen im wesentlichen die Ergebnisse von Verkehrszählungen aus dem Jahre 1956 zugrunde. Die Verfasser weisen ausdrücklich darauf hin, daß die tatsächliche Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs bisher eigentlich immer die entsprechenden Prognosen, so sorgfältig diese im einzelnen auch hergeleitet waren, übertroffen hat. Besonders in den Jahren nach 1956 hat diese Entwicklung einen in diesem Ausmaß nicht erwarteten verstärkten Aufschwung genommen. Die hier gegebene Übersicht über die im Rheingebiet schon heute erforderlichen, zum Teil bereits in Angriff genommenen oder doch wenigstens geplanten Verbesserungen des Straßenwesens ist sehr zu begrüßen. Das gilt nicht minder für die verschiedenen Vorschläge, die die Verfasser von sich aus für solche Verbesserungen machen. Dabei ist besonders beachtenswert der Vorschlag, beim Neubau von größeren Straßen durch vorsorgliche Anlage eines besonders breiten Mittelstreifens oder eines entsprechenden Randstreifens einen später wahrscheinlich notwendig werdenden Ausbau durch Hinzufügung weiterer Fahrbahnen unter verhältnismäßig geringen Kosten zu ermöglichen.

Im Kapitel „Rheinbrücken“ erscheinen besonders interessant die Angaben über die zweckmäßige Zahl der Fahrbahnen im Brückenbereich unter Berücksichtigung der Kapazität der Verkehrsräume in den Zu- und Abfahrten.