

Nr. 5 Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs

Vom 19. Dezember 1952

(Bundesgesetzbl. I, S. 832)

Vorbemerkungen.

1. Die fortschreitende Motorisierung des Straßenverkehrs als Folge einer ständig zunehmenden Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse der deutschen Bundesrepublik hat eine erhebliche Steigerung der Straßenverkehrsunfälle zur Folge gehabt. Zur Erläuterung mögen die nachfolgenden Zahlen aus den Statistiken der beiden Vorjahre 1951 und 1952 dienen:

	1951	1952
Gesamtzahl der Unfälle:	319 828	375 430
tödlich verunglückt:	7 555	7 590
verletzt:	201 927	232 852

Das Verhältnis der Zahl der Toten und Verletzten zur Gesamtziffer der Verkehrsunfälle betrug:

	1951	1952
bei den Toten	2,35 %	2,0 %
bei den Verletzten	63,10 %	62,0 %

Bringt man diese Zahlen in Beziehung zur Verkehrsentwicklung, so ergibt sich folgendes Bild:

Am 1. April des Jahres:	1951	1952
zugelassene Kraftfahrzeuge:	2 281 983	3 056 957

Die Steigerung von 774 974 Zulassungen beträgt etwa 36 %, die Steigerung der Gesamtziffer der Verkehrsunfälle dagegen nur etwa 17,4 %, die der Verletzten etwa 15,3 % und der Verkehrstoten etwa 0,46 %.

Auf die Zahl der Zulassungen bezogen beträgt die Zahl der Unfälle:

	1951	1952
insgesamt	14,0 %	12,8 %
bei den Verletzten	8,8 %	7,4 %
bei den Verkehrstoten	0,33 %	0,24 %

Dieser langsame Rückgang der Verkehrsunfallzahlen kann als ein erfreulicher Erfolg aller an der Verkehrsunfallbekämpfung beteiligten Stellen angesehen werden, vor allem des Bundesverkehrsministeriums und seiner Vororganisationen seit dem Jahre 1945. Schon die frühere „Straßenbau- und -verkehrs-Generaldirektion des britischen Besatzungsgebiets“ in Bielefeld und die nachfolgende „Hauptverwaltung für Straßen des Vereinigten Wirtschaftsgebiets“ sowie die später nach Offenbach a. Main verlegte „Verwaltung für Verkehr“ hatten im Laufe des planmäßigen Wiederaufbaues einer deutschen Verkehrsverwaltung mit den damals möglichen Mitteln versucht, die ständig steigenden Verkehrsunfallzahlen durch Einwirkung auf Behörden und Öffentlichkeit sowie durch zahlreiche andere Maßnahmen (Poststempel mit aufklärenden Hinweisen und dergleichen) zu senken.

Mit zunehmendem Einfluß der späteren deutschen Bundesverwaltung auf die Lenkung der öffentlichen Geschicke wurden diese Maßnahmen vom zuständigen Bundesministerium für Verkehr verstärkt fortgesetzt. Durch Neugründung der Verkehrswachen (zunächst auf Landesebene, später unter Überordnung einer zusammenfassenden Spitze, der Bundesverkehrswacht), durch Förderung von Verkehrserziehungsklassen durch das BVM, durch Einschaltung der Schulverwaltungen (Verkehrsunterricht, Schülerlotsendienst), durch allgemeine Verkehrserziehungsaktionen (größten Stils („Radfahrer, Augen auf“, „Augen auf im Straßenverkehr“ u. dergl.) wurden die Verkehrsteilnehmer ständig zu größerer Vorsicht im Straßenverkehr ermahnt, um die Verkehrsunfallzahlen herabzusetzen.

Wenn dies nach der vorstehenden Statistik auch in beachtenswertem Umfange gelungen ist, so bleibt immerhin noch die Tatsache bestehen, daß die Unfallziffern,