

Zeitschrift: Vierteljahresberichte / Statistisches Amt der Stadt Bern
Herausgeber: Statistisches Amt der Stadt Bern
Band: 44 (1970)
Heft: 4

Artikel: Strassenverkehrsunfälle und Motorisierung
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-849858>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Strassenverkehrsunfälle und Motorisierung

Gesamtüberblick
Reine Sachschadenfälle
Unfälle mit Personenschaden
Verunfallte
Todesopfer im besonderen
Sachschadensumme
Unfallarten
Unfallbeteiligte
Unfallursachen
Unfallzeit
Unfallstelle und -ort
Motorisierung

Gesamtüberblick. In der Bundesstadt wurden im Jahr 1970 2708 Strassenverkehrsunfälle polizeilich gemeldet. Im Vorjahr waren es 2500 und im Jahre 1956 – als erstmals die Unfälle mit ausschliesslichem Sachschaden bis 200 Fr. nicht mehr in die Statistik einbezogen wurden – 1274. Die Vermehrung gegenüber den beiden angeführten Jahren erreicht 8,3 bzw. rund 113%; weitere zeitliche Vergleiche sind an Hand der Tabellen möglich. Pro Tag kam es zu 7,4 (1969: 6,8, 1956: 3,5) Unfällen.

Bei 1778 (1678, 817) der Unfälle handelte es sich um solche mit ausschliesslichem Sachschaden (von über 200 Fr.). Seit dem Vorjahr ist die Zunahme unterdurchschnittlich; verglichen mit 1956 erreicht sie 118%. Hängt schon die grössere Zahl der Unfälle mit der ständig wachsenden Motorisierung zusammen, so ganz besonders das Ansteigen der reinen Sachschadenfälle mit der anschwellenden Verkehrsdichte: Betrug ihre Quote 1956 noch 39,4%, so überwiegt sie seit 1963 ständig: damals mit 56,6%, 1969 mit 66,1% und 1970 mit 65,7%.

Unfälle mit Personenschaden ereigneten sich 930 (847, 772). Sie haben sich seit dem Vorjahr 9,8%, also stärker als die blosen Sachschadenfälle vermehrt, gemessen an 1956 um 20,5%, das heisst bedeutend weniger schnell als diese.

Die Zahl der Verunfallten war mit 1114 (1024, 968) um 8,8 bzw. 15,1% grösser. Dabei handelte es sich um 635 (611, 621) oder rund 57 (60, 64) % Männer 334 (297, 240) Frauen und 145 (116, 107) Kinder unter sechzehn Jahren. Die Quote der verunfallten Männer ist also gesunken. Auffallend stark wurden gerade 1970 die Kinder betroffen.

Eine Gliederung nach der Stellung im Verkehr zeigt als Verunfallte 655 (582, 610) Fahrer, 222 (221, 150) Mitfahrer und 237 (221, 208) Fussgänger; im Berichtsjahr haben demnach die Erstgenannten am meisten zugenommen.

Unter den Verunfallten zählte man 16 (13, 15) Todesopfer, zu denen auch nachträglich an den Unfallfolgen Gestorbene gerechnet werden. Bei 13 (5, 9) handelte es sich um Männer, bei 3 (7, 5) um Frauen und bei — (1, 1) um Kinder.

Die Sachschadensumme bei den Unfällen, einschliesslich jener mit Personenschaden hat 5,334 (4,653, 1,110) Mio Fr. erreicht. Diese Vergrösserung um beinahe das Vierfache hängt nicht nur mit der zunehmenden Verkehrsdichte, sondern auch mit der Materialverteuerung zusammen. Je Unfall ergibt sich ein durchschnittlicher Sachschaden von rund 1970 (1861, 871) Fr.

Jahre, Jahres- mittel	Unfälle überhaupt			überhaupt	Verunfallte Personen			Sach- schaden- summe Mio Fr.
	davon mit Personen- schaden	nur Sach- schaden	Fuß- gänger		davon Kinder	davon total	Getötete Fuß- gänger	
1956	1274	772	502	968	208	107	15	1,110
1957	1325	797	528	996	185	112	22	1,145
1958	1434	833	601	1026	213	135	24	1,412
1959	1511	897	614	1065	244	133	16	1,186
1960	1739	943	796	1151	221	119	13	1,662
1956/60	1457	848	608	1041	214	121	18	1,303
1961	1803	986	817	1245	255	139	16	2,081
1962	1762	905	857	1111	249	122	20	1,963
1963	1729	750	979	897	200	114	22	2,252
1964	1877	799	1078	976	207	105	8	3,116
1965	1919	802	1117	959	245	125	20	2,903
1961/65	1818	848	970	1038	231	121	17	2,463
1966	1905	797	1108	965	253	112	20	3,248
1967	2167	828	1339	974	233	120	16	3,698
1968	2210	858	1352	1001	251	99	25	3,713
1969	2500	847	1653	1024	221	116	13	4,653
1970	2708	930	1778	1114	237	145	16	5,334
1966/70	2298	852	1446	1016	239	118	18	4,129

Bei den Unfallarten standen die Zusammenstöße einmal mehr weitaus im Vordergrund. Die Fußgängerunfälle fielen diesmal gegenüber anderen weniger ins Gewicht als im Mittel 1966/70 und vor anderthalb Jahrzehnten:

Jahre, Jahres- mittel	Zusammen- stöße von Fahr- zeugen	An- oder Überfahren von Fuß- gängern	Anprall an feststehende Objekte	Anprall an stationierte Fahrzeuge	Um- oder Abstürzen von Fahr- zeugen	Übrige Unfall- arten	Alle Unfall- arten
1956	823	210	85	46	50	60	1274
1957	902	175	99	55	51	43	1325
1958	961	206	112	48	58	49	1434
1959	1001	229	101	67	76	37	1511
1960	1192	219	98	84	109	37	1739
1956/60	976	208	99	60	69	45	1457
1961	1211	252	111	106	95	28	1803
1962	1183	236	105	116	98	24	1762
1963	1225	178	121	97	76	32	1729
1964	1354	202	123	109	59	30	1877
1965	1377	224	85	129	71	33	1919
1961/65	1270	218	109	111	80	30	1818
1966	1340	231	126	120	58	30	1905
1967	1570	225	148	131	61	32	2167
1968	1621	240	137	127	51	34	2210
1969	1883	207	170	147	70	23	2500
1970	2055	230	179	148	69	27	2708
1966/70	1694	227	152	135	62	28	2298

Unter den Unfallbeteiligten handelt es sich heute zu drei Vierteln um Personenwagen; 1956 war es rund die Hälfte. Anderseits ist der Anteil der Motorräder und der Fahrräder seit damals auffallend gesunken, was offenbar mit dem Strukturwandel im Fahrzeugbestand zusammenhängt. Die Quote der unfallbeteiligten Fußgänger hat sich gleichzeitig verringert.

Jahre, Jahres- mittel	Personen- wagen ¹⁾	Last- und Lieferwagen	Unfallbeteiligte Motor- räder	Fahrzeuge Fahr- räder	Strassen- bahnen ²⁾	total ³⁾	Unfall- beteiligte Fussgänger	Unfall- beteiligte total ⁴⁾
1956	1139	201	356	347	71	2165	219	2395
1957	1202	251	419	321	78	2324	186	2513
1958	1360	254	421	302	94	2482	222	2709
1959	1372	266	451	366	100	2615	258	2877
1960	1752	296	501	358	88	3055	232	3299
1956/60	1365	254	430	339	86	2528	223	2759
1961	1924	291	526	299	92	3179	273	3463
1962	1950	324	498	224	91	3146	255	3409
1963	2078	347	258 ⁵⁾	284 ⁵⁾	88	3114	201	3323
1964	2347	376	288	280	68	3421	214	3649
1965	2465	337	257	276	70	3457	246	3714
1961/65	2153	335	365	273	82	3263	238	3512
1966	2462	302	227	272	62	3388	256	3652
1967	2938	336	240	305	52	3940	233	4178
1968	2977	366	223	329	36	4027	249	4284
1969	3642	348	210	336	56	4653	229	4885
1970	3914	414	175	398	49	5030	245	5277
1966/70	3187	353	215	328	51	4208	242	4455

¹⁾ Einschliesslich Kombiwagen.

²⁾ VBW, SVB.

³⁾ Einschliesslich weiterer nicht genannter Fahrzeugkategorien.

⁴⁾ Einschliesslich Reiter und Tiere.

⁵⁾ Neue Erhebungsgrundlagen.

Die Unfälle hatten 3225 (3035, 1318) Ursachen. Die Ursache liegt derzeit zu über neun Zehntel beim Fahrer, wobei das Nichtvortrittlassen etwa im Vergleich zu 1956 noch wichtiger als die Unachtsamkeit geworden ist. In weitem Abstand spielt das unzulässige Vorfahren jetzt eine grössere Rolle als das zu schnelle Fahren. Die beim Fußgänger liegenden Ursachen haben sich gleichzeitig unterdurchschnittlich vermehrt, so dass ihre Quote sank.

Jahre, Jahres- mittel	Nicht- vortritt- lassen	Unfallursachen beim Fahrer (im Einzelnen)					Andere Ursachen beim Fahrer ³⁾
		Unacht- samkeit	Unzulässiges Vorfahren ¹⁾	Zu schnelles Fahren ²⁾	Betrunk- heit	Fahren auf falscher Seite	
1956	315	401	145	220	62	41	134
1957	314	434	184	209	76	48	152
1958	357	455	152	241	85	51	187
1959	365	538	148	178	91	52	207
1960	453	572	182	209	110	54	254
1956/60	361	480	162	211	85	49	187
1961	448	622	161	215	120	76	243
1962 ⁴⁾	539	293	236	280	120	67	339
1963	568	204	283	276	103	103	367
1964	707	164	299	236	108	128	464
1965	718	244	241	235	89	95	417
1961/65	596	305	244	248	108	94	367
1966	729	279	249	222	100	111	406
1967	835	331	280	158	100	89	477
1968	858	438	301	171	111	89	438
1969	926	583	294	200	118	128	539
1970	832	743	393	207	125	118	506
1966/70	836	475	303	192	111	107	473
Jahre, Jahres- mittel	beim Fahrer total	beim Mit- fahrer	Unfallursachen beim Fuss- gänger	beim Fahr- zeug	Strassen- zustand, Witterung	Andere Unfall- ursachen	Unfall- ursachen total
1956	1318	10	143	20	47	15	1553
1957	1417	11	121	15	16	9	1589
1958	1528	5	147	30	23	12	1745
1959	1579	10	162	38	26	12	1827
1960	1834	8	145	34	39	21	2081
1956/60	1535	9	144	27	30	14	1759
1961	1885	8	172	35	24	26	2150
1962	1874	6	156	18	66	20	2140
1963	1904	5	138	25	86	24	2182
1964	2106	4	136	10	53	33	2342
1965	2039	4	129	12	101	28	2313
1961/65	1962	5	146	20	66	26	2225
1966	2096	3	134	10	48	33	2324
1967	2270	7	140	20	52	17	2506
1968	2406	2	166	16	62	14	2666
1969	2788	—	132	19	84	12	3035
1970	2924	6	150	17	114	14	3225
1966/70	2497	4	144	16	72	18	2751

¹⁾ Einschliesslich unvorsichtiges Vorfahren, Kreuzen und Einbiegen.

²⁾ Einschliesslich unbeherrschtes Fahren.

³⁾ Unzweckmässige Benützung des Fahrzeugs, mangelhafte Fahrpraxis, unvorsichtiges Rückwärtsfahren, zu nahe Aufschliessen, keine Abgabe oder Nichtbeachten von Verkehrszeichen usw.

⁴⁾ Ursachen ab 1962 wegen feinerer Gliederung nicht ohne weiteres vergleichbar mit den vorher ausgewiesenen.

Hinsichtlich der zeitlichen Verteilung stand unter den Monaten der Juni mit 288 (der August 1969 mit 242 und 1956 mit 152) Unfällen an der Spitze. Demgegenüber entfielen auf den Januar nur 153 (1969 auf den Februar blos 139, 1956 auf den Januar und März nur je 72) Unfälle. Die Zunahme der Unfallhäufigkeit spiegelt sich also auch in den zeitlichen Extremwerten.

Was die Wochentage anlangt, musste man diesmal von einem schwarzen Freitag (450 Unfälle) sprechen; im Vorjahr standen die 400 Unfälle am Donnerstag an der Spitze, 1956 teilten sich Freitag und Samstag in den traurigen Rekord von 213 Fällen. Am unfallärmsten erwies sich auch diesmal der Sonntag mit 242 (232, 121) Unfällen.

Als Stunden der grössten Gefahr ist zunächst die Zeit von 17-19 Uhr zu bezeichnen, auf die es 466 (452, 221) Unfälle traf. Die Mittagsspitze wurde diesmal mit 218 Unfällen von 11-12 Uhr erreicht, in den Vergleichsperioden aber mit 205 bzw. 105 Unfällen zwischen 13 und 14 Uhr. Zu den wenigsten Unfällen, nämlich 28 (34, 18) kam es zwischen 3 und 6 Uhr morgens.

Was die Unfallstelle betrifft, hat die Bedeutung der Strassenkreuzungen, aber auch der Brücken nachgelassen; jene der übrigen Strassen und Plätze als Gefahrenherd ist gestiegen, wie die folgende Tabelle erkennen lässt.

Unfallort. Noch fast ein Fünftel der Unfälle entfallen auf die Innere Stadt, obwohl sie nur 1,6% der Stadtfläche bedeckt und die Aussenquartiere immer mehr überbaut worden sind:

Jahre, Jahres- mittel	Strassen- kreuzungen	übrige Strassen	Unfallstelle Plätze	Brücken	Innere Stadt	Unfallort Aussen- quartiere	Brücken	Unfälle total
1956	645	474	122	33	307	934	33	1274
1957	672	506	119	28	304	993	28	1325
1958	746	543	115	30	324	1080	30	1434
1959	732	588	159	32	371	1108	32	1511
1960	924	623	156	36	417	1286	36	1739
1956/60	744	547	134	32	345	1080	32	1457
1961	953	691	131	28	399	1376	28	1803
1962	808	681	237	36	360	1366	36	1762
1963	723	749	230	27	394	1308	27	1729
1964	805	815	231	26	356	1495	26	1877
1965	702	929	261	27	416	1476	27	1919
1961/65	798	773	218	29	385	1404	29	1818
1966	690	962	218	35	349	1521	35	1905
1967	812	1040	281	34	457	1676	34	2167
1968	861	1039	278	32	435	1743	32	2210
1969	936	1187	339	38	482	1980	38	2500
1970	916	1384	364	44	526	2138	44	2708
1966/70	843	1122	296	37	450	1811	37	2298

Die unfallreichsten Strassen 1970¹⁾

Strassen, Plätze	überhaupt	Unfälle davon mit Personen- schaden	Unfälle nur Sach- schaden	Verunfallte überhaupt	Verunfallte davon Getötete	Sach- schaden- summe in Fr.
Aargauerstalden	19	5	14	6	—	56 350
Aegertenstrasse	13	5	8	9	—	45 900
Bahnhofplatz	31	8	23	9	—	27 600
Bahnhofvorfahrt	12	—	12	—	—	8 200
Belpstrasse	35	15	20	15	—	47 420
Bernstrasse	30	15	15	18	1	66 200
Bethlehemstrasse	35	10	25	10	1	70 500
Beundenfeldstrasse	18	4	14	4	—	35 800
Bolligenstrasse	25	11	14	13	—	69 800
Bollwerk	58	13	45	23	—	93 000
Bottigenstrasse	12	5	7	5	—	6 250
Brünnenstrasse	12	7	5	7	—	22 150
Brunnmattstrasse	13	6	7	7	—	17 850
Bubenbergplatz	118	25	93	26	—	85 030
Bümplizstrasse	39	18	21	20	1	53 650
Bundesgasse	26	4	22	4	—	38 150
Bundesplatz	29	5	24	6	—	53 000
Casinoplatz	14	3	17	3	—	18 100
Effingerstrasse	53	29	24	39	—	147 470
Eigerstrasse	24	9	15	9	1	32 550
Freiburgstrasse	85	36	49	46	—	161 010
Freudenbergerplatz	14	2	12	2	—	24 450
Gerechtigkeitsgasse	16	6	10	6	—	21 250
Glasbrunnenstrasse	13	6	7	6	—	71 050
Guisanplatz	17	4	13	5	—	34 000
Halenstrasse	12	5	7	10	—	50 300
Hirschengraben	13	4	9	5	—	22 900
Huberstrasse	13	5	8	12	—	41 950
Kirchenfeldstrasse	22	11	11	13	—	108 300
Kochergasse	15	4	11	4	—	18 900
Könizstrasse	16	9	5	9	—	45 100
Kramgasse	15	2	13	2	—	12 880
Länggassstrasse	29	21	8	23	1	25 040
Laubeggstrasse	38	8	30	9	—	70 650
Laupenstrasse	30	10	20	10	1	31 220
Lorrainebrücke	25	10	15	10	—	45 450
Mattenhofstrasse	11	3	8	8	—	32 600
Monbijoustrasse	32	10	22	14	—	71 850
Morillonstrasse	21	11	10	17	1	71 750
Moserstrasse	11	5	6	7	—	16 900
Muristrasse	29	19	10	20	—	54 550
Murtenstrasse	138	50	88	66	2	347 850
Neubrückstrasse	72	21	51	25	—	108 550
Nordring	64	22	42	26	—	130 900
Ostring	19	7	12	7	—	17 600
Papiermühlestrasse	108	32	76	50	—	387 400
Rodtmattstrasse	13	6	7	5	1	25 900
Sandrainstrasse	15	5	10	5	—	37 300
Schanzenstrasse	20	11	9	12	—	16 220
Scheibenstrasse	12	6	6	6	1	22 100
Schermenweg	18	7	11	5	—	63 600
Schlossstrasse	38	17	21	25	—	67 900
Schützenmattstrasse	13	2	11	2	—	10 630
Schwarzenburgstrasse	27	8	19	10	—	37 300
Schwarztorstrasse	35	12	23	14	1	102 550
Seftigenstrasse	42	18	24	20	1	141 850
Standstrasse	23	7	16	7	1	56 000
Stauffacherstrasse	20	9	11	11	—	61 550
Stöckackerstrasse	11	5	6	5	—	33 200
Sulgeneggstrasse	13	4	9	5	—	13 650
Thunstrasse	45	21	24	23	1	46 900
Tiefenaustrasse	37	14	23	19	—	122 410
Viktoriastrasse	18	7	11	10	—	57 800
Wankdorfplatz	40	4	36	4	—	81 400
Waisenhausplatz	20	8	12	9	—	22 060
Weissensteinstrasse	53	25	28	29	—	107 100
Winkelriedstrasse	48	11	37	17	2	145 500
Wohlenstrasse	13	10	1	11	—	43 550
Zieglerstrasse	25	17	8	26	—	144 650

¹⁾ Strassen und Plätze mit mehr als 10 Unfällen. Inklusive Doppelzählungen an Kreuzungen.

Von besonderem Interesse muss auch ein Überblick über die am stärksten gefährdeten Teilstücke des Strassennetzes sein, wie sie sich aus den örtlichen Verhältnissen und der Verkehrsdichte ergeben. Vergleiche hiezu die vorstehende Tabelle Seite 144. Die Unfallfrequenz sollte allerdings unter Berücksichtigung der Länge und Fläche der Teilstücke mitbeurteilt werden.

Die Zunahme der Strassenverkehrsunfälle steht naturgemäß mit der wachsenden Motorisierung und Verkehrsdichte in engstem Zusammenhang, wenn auch etwa die verbesserte Verkehrsregelung und Signalisation sowie die Verkehrserziehung bereits viele Erfolge verzeichneten.

Die steigende Gefährdung könnte nur in Kenntnis der Verkehrsleistungen einwandfrei beurteilt werden. Nun sind in einer Stadt wie Bern blos die im Verkehr stehenden Motorfahrzeug- und auch die Fahrradbestände bekannt, nicht aber deren in der Bundesstadt gefahrene Kilometer, geschweige denn jene auswärtiger schweizerischer und ausländischer Verkehrsmittel.

Begnügen wir uns notgedrungen mit der Entwicklung des Berner Motorfahrzeug- und Fahrradparks, so zeigt sich in den letzten anderthalb Jahrzehnten bei den Motorfahrzeugen eine Vergrösserung um 121% auf rund 44 000 im September 1970 (Schätzung). Unter ihnen haben sich die Personen- und Kombiwagen um 211% auf ca. 36 700 vermehrt, während die Motorräder um 45% auf ca. 3500 sanken. Die benutzten Fahrräder sind bis Ende 1970 um 27% auf rund 38 700 zurückgegangen. Einzelheiten sind aus der folgenden Tabelle ersichtlich.

Traf es pro Motorfahrzeug 1956 noch 7,8 Einwohner, so Ende September 1970 nur mehr 3,8 und darunter pro Personenwagen an Stelle von 12,6 blos noch 4,6. Anderseits kamen Ende 1970 schon wieder 4,2 anstatt 2,9 Einwohner auf ein Fahrrad. Für 1970 wurde die auf der Volkszählung 1960 basierende Fortschreibung der Wohnbevölkerung in Rechnung gestellt.

Motorfahrzeug¹⁾ und

Jahre, Jahres- mittel	Personen- wagen ²⁾	Kombi- wagen	Autobusse, Autocars	Last- wagen ³⁾	Liefer- wagen ⁴⁾	Spezial- wagen ⁵⁾	Motor- wagen total
1956	11 412	397	95	890	620	115	13 529
1957	12 523	480	105	933	655	124	14 820
1958	13 800	565	104	1002	672	128	16 271
1959	15 155	660	119	1045	686	146	17 811
1960	16 559	797	139	1039	742	163	19 439
1956/60	13 890	580	112	982	675	135	16 374
1961	18 225	949	136	1132	762	179	21 383
1962	20 170	1160	138	1232	847	217	23 764
1963	21 563	1442	136	1318	913	260	25 632
1964	23 293	1796	136	1474	938	333	27 970
1965	24 681	2108	155	1591	870	382	29 787
1961/65	21 587	1491	140	1349	866	274	25 707
1966	25 907	2447	166	1709	784	459	31 472
1967	27 208	2748	178	1810	713	507	33 164
1968	28 512	3148	190	1890	647	515	34 902
1969	31 356	3681	198	2130	699	576	38 640
1970 ⁶⁾	<u>36 700</u>			<u>3800</u>			<u>40 500</u>
1966/70 ⁶⁾	32 342			3394			35 736

¹⁾ Ohne Fahrzeuge der eidg. Verwaltungen, Militärfahrzeuge, landwirtschaftliche Traktoren.

²⁾ Inkl. Kleinbusse, Kabinenroller, als PW verwendbare leichte Geländewagen.

³⁾ Mit 1000 kg Nutzlast.

⁴⁾ Unter 1000 kg Nutzlast.

⁵⁾ Einschliesslich Sattelschlepper und gewerbliche Traktoren.

⁶⁾ Schätzung.

⁷⁾ Bis 50 cm³ Zylinderinhalt. Bis 1960 inklusive Motorfahrräder.

⁸⁾ Bis 1960 bei den Kleinmotorrädern.

⁹⁾ Ohne Fahrräder des Bundes.

Fahrradbestände 1956–70

Motor- roller	Klein- motor- räder ⁷⁾	übrige Motor- räder	Motor- räder total	Motor- fahrzeuge total	Motor- fahr- räder ⁸⁾	Fahrräder ohne Motor	Fahrräder total ⁹⁾	Jahre, Jahres- mittel
2279	2375	1740	6394	19 923	.	53 120	53 120	1956
2387	2843	1553	6783	21 603	.	52 090	52 090	1957
2487	3264	1532	7283	23 554	.	50 399	50 399	1958
2605	3637	1477	7719	25 530	.	49 961	49 961	1959
2657	3886	1264	7807	27 246	.	49 125	49 125	1960
2483	3201	1513	7197	23 571	.	50 939	50 939	1956/60
2439	3304	965	6708	28 091	.	.	50 519	1961
2411	3279	861	6551	30 315	.	.	48 427	1962
2203	2927	752	5882	31 514	.	.	46 531	1963
2084	2676	680	5440	33 410	.	.	44 678	1964
1890	2510	657	5057	34 844	7 705	32 663	40 368	1965
2205	2939	783	5927	31 635	.	44 564	46 105	1961/65
1781	2420	617	4818	36 290	8 439	30 566	39 005	1966
1673	2240	607	4520	37 684	9 232	28 383	37 615	1967
1490	2021	578	4089	38 991	10 940	28 280	39 220	1968
1451	1800	569	3820	42 460	12 477	26 921	39 398	1969
*	*	*	3500 ⁶⁾	44 000 ⁶⁾	13 385	25 274	38 659	1970
*	*	*	4149 ⁶⁾	39 885 ⁶⁾	10 895	27 884	38 779	1966/70

