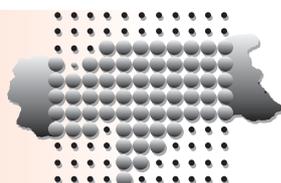


- Auszugsweiser oder vollständiger Nachdruck mit Quellenangabe (Herausgeber und Titel) gestattet  
Riproduzione parziale o totale autorizzata con la citazione della fonte (titolo ed edizione)
- Sped. in a.p. - Art. 2, comma 20/c legge 662/96 (Bolzano)
- Halbmonatliche Druckschrift, eingetragen mit Nummer 10 vom 06.04.89 beim Landesgericht Bozen  
Verantwortlicher Direktor: Dr. Alfred Aberer  
Gedruckt auf Recyclingpapier - Druck: PRESEL, BZ  
Pubblicazione quindicinale iscritta al Tribunale di Bolzano al n. 10 del 06.04.89  
Direttore responsabile: Dr. Alfred Aberer  
Stampato su carta riciclata - Stampa: PRESEL, BZ

E-mail: [astat@provinz.bz.it](mailto:astat@provinz.bz.it)  
[astat@provincia.bz.it](mailto:astat@provincia.bz.it)



astat

**info** rmation  
rmazioni

**Nr. 35** Dezember / Dicembre 2003

## Verkehrsunfälle in Südtirol

2002

### Unfälle, Tote und Verletzte im Rückgang (a)

Im Jahr 2002 geschahen 2.060 Verkehrsunfälle, 1,4% weniger als im Vorjahr. Im Rückgang (-4,6%) befand sich auch die Anzahl der insgesamt 2.665 gemeldeten Verletzten. Das sind durchschnittlich mehr als sieben Verletzte am Tag. Die Zahl der Verkehrstoten sank ebenfalls, von 97 im Jahr 2001 auf 89 im Jahr 2002.

## Incidenti stradali in provincia di Bolzano

2002

### Incidenti, morti e feriti in calo (a)

Nel 2002 si sono verificati 2.060 incidenti stradali, l'1,4% in meno rispetto all'anno precedente. In calo risultano essere anche i feriti (-4,6%), pari a 2.665, corrispondente ad una media di oltre 7 feriti al giorno. Anche i morti per incidente stradale sono diminuiti, passando dalle 97 vittime del 2001 alle 89 del 2002.

Tab. 1

#### Verkehrsunfälle und Verunglückte nach Auswirkung - 1991-2002

#### Incidenti stradali e persone infortunate per conseguenza - 1991-2002

JAHR ANNO	Unfälle Incidenti	Tote Morti	Verletzte Feriti
1991	2.088	117	2.866
1992	1.831	88	2.488
1993	1.460	99	2.022
1994	1.837	68	2.496
1995	1.778	72	2.365
1996	1.844	68	2.504
1997	2.029	74	2.662
1998	2.043	75	2.713
1999	2.096	73	2.796
2000	2.074	86	2.697
2001	2.090	97	2.793
<b>2002</b>	<b>2.060</b>	<b>89</b>	<b>2.665</b>

(a) Die Daten dieser Mitteilung beleuchten die Umfallsituation auf Südtirols Straßen kurz vor Einführung des Punktführerscheins (Ende Juni 2003). Erst in der nächsten Ausgabe wird es vielleicht möglich sein, die ersten Auswirkungen des neuen Führerscheinsystems zu sehen.

I dati di questo notiziario fotografano lo stato dell'incidentalità sulle strade altoatesine poco prima dell'introduzione della patente a punti (fine giugno 2003). Solo nella prossima edizione sarà forse possibile verificare i primi effetti del nuovo sistema sul fenomeno in oggetto.

## Auffahrunfälle weiterhin im Anstieg

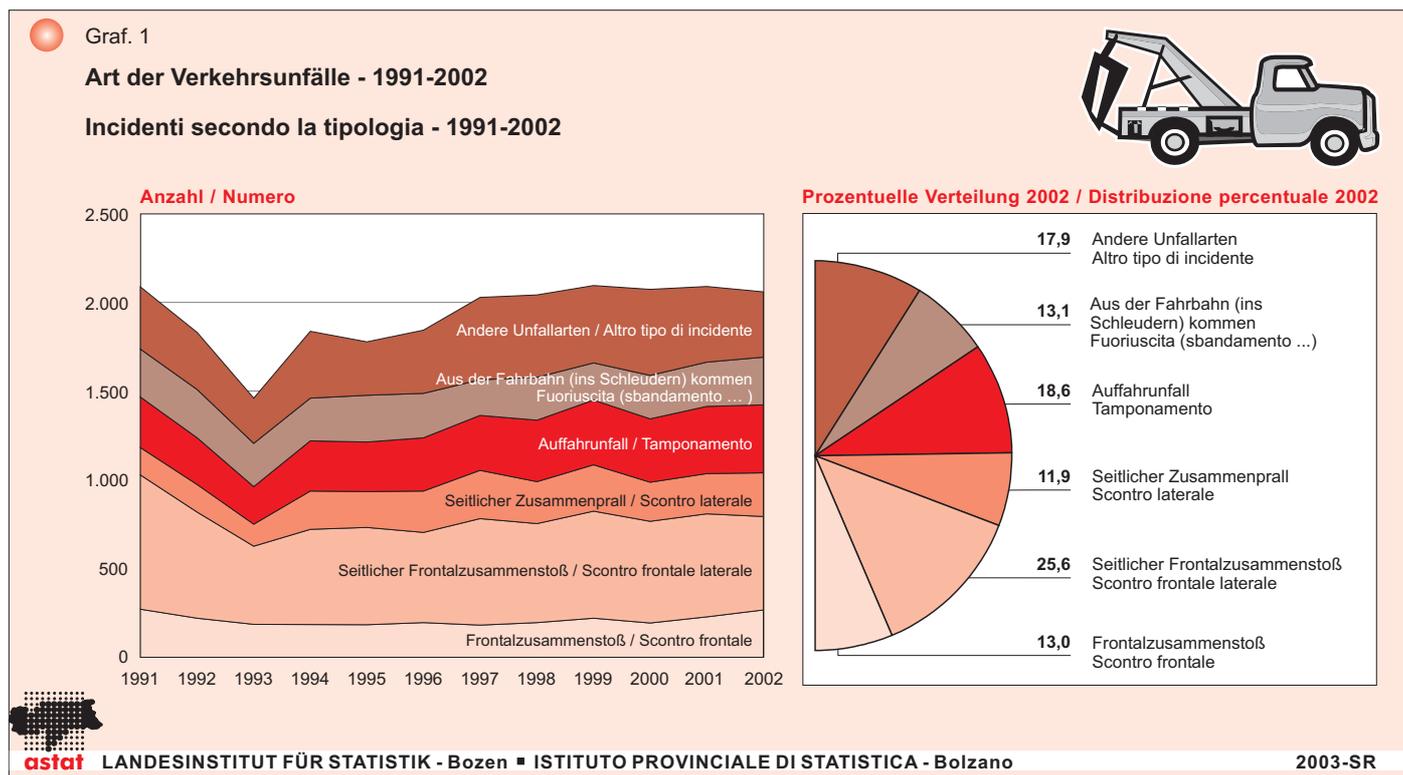
Im Zeitraum 1991-2002 erfuhr die Verteilung der Verkehrsunfälle nach deren Ursache einige Schwankungen. Im Jahr 1993 gab es einen gleichmäßigen Rückgang bei allen Unfalltypen, speziell die Zahl der seitlichen Frontalzusammenstöße sank schneller als alle anderen. Der generelle Abschwung der Verkehrsunfälle ist teilweise auf die europaweite Wirtschaftskrise im Jahr 1993 und auf den darauf folgenden sinkenden Verkehr zurückzuführen.

Die häufigsten Unfalltypen auf Südtirols Straßen waren im Laufe des Jahres 2002 der seitliche Frontalzusammenstoß (25,6%), der Auffahrunfall (18,6%), der Unfall, der durch ins Schleudern gekommene und aus der Fahrbahn geratene Fahrzeuge verursacht wird (13,1%), und der Frontalzusammenstoß (13,0%). Gegenüber dem Jahr 1991 verzeichnete der Anteil der seitlichen Frontalzusammenstöße einen erheblichen Rückgang von über zehn Prozentpunkten. Die Auffahrunfälle verbuchten im Laufe der Jahre hingegen einen Anstieg, ausgehend von 13,6% im Jahr 1991 auf 18,6% im Jahr 2002.

## Tamponamenti in continua crescita

Nel periodo 1991-2002 la distribuzione degli incidenti stradali secondo la causa che li ha originati ha subito alcune oscillazioni. Nel 1993 si è registrata una diminuzione proporzionale per tutti i tipi d'incidente, in particolare lo scontro frontale laterale è sceso più velocemente rispetto agli altri. Il calo generalizzato di incidenti è da ricondurre probabilmente anche alla recessione economica che si era registrata in tutta Europa nel 1993, e al conseguente minor flusso veicolare.

Nel corso del 2002 in provincia di Bolzano i tipi di incidenti stradali più frequenti sono stati nell'ordine lo scontro frontale-laterale (25,6%), il tamponamento (18,6%), l'incidente per sbandamento e fuoriuscita (13,1%) e lo scontro frontale (13,0%). Rispetto al 1991 l'incidenza degli scontri frontali-laterali è sensibilmente diminuita; il calo è stato di oltre 10 punti percentuali. Al contrario il peso degli incidenti dovuti a tamponamento ha registrato nel corso degli anni una crescita progressiva, passando dal 13,6% del 1991 al 18,6% del 2002.



## Höchstzahl an Opfern am Samstag: 23 Tote

Von Mai bis August 2002 wurden mehr als 200 Unfälle pro Monat gezählt. Der Höhepunkt wurde im August erreicht, mit 235 Verkehrsunfällen und 330 Verunglückten (Tote und Verletzte). Das bedeutet, dass es in den Sommermonaten auf Südtirols Straßen im Durchschnitt fast sieben Unfälle und zehn Verunglück-

## Strage di vittime il sabato: 23 morti

Nel 2002 nel periodo maggio-agosto sono stati rilevati più di 200 incidenti al mese, con un picco in agosto in cui sono stati registrati 235 incidenti e 330 infortunati (morti e feriti). Ciò sta a significare che in provincia di Bolzano nei mesi caldi sono stati rilevati mediamente quasi 7 incidenti e quasi 10 infortunati al giorno, contro

te täglich gab. Der Jahresdurchschnitt beläuft sich auf 5,6 Unfälle und 7,5 Verunglückte. Der schlimmste Monat war Juni, wo 14 Tote erhoben wurden; die Monate März, August und November verzeichneten jeweils zwölf Opfer.

Freitag und Samstag waren die Wochentage, an denen sich am meisten Unfälle ereigneten (354 bzw. 336). Im Jahr 2002 wurde ein Drittel aller Verkehrsunfälle und Verletzten an diesen zwei Tagen erhoben. Der Anteil der erhobenen Verkehrstoten am Freitag und Samstag stieg auf 44,9%. Im Laufe des Jahres 2002 wurden freitags 17, samstags 23 und sonntags 16 Tote registriert.

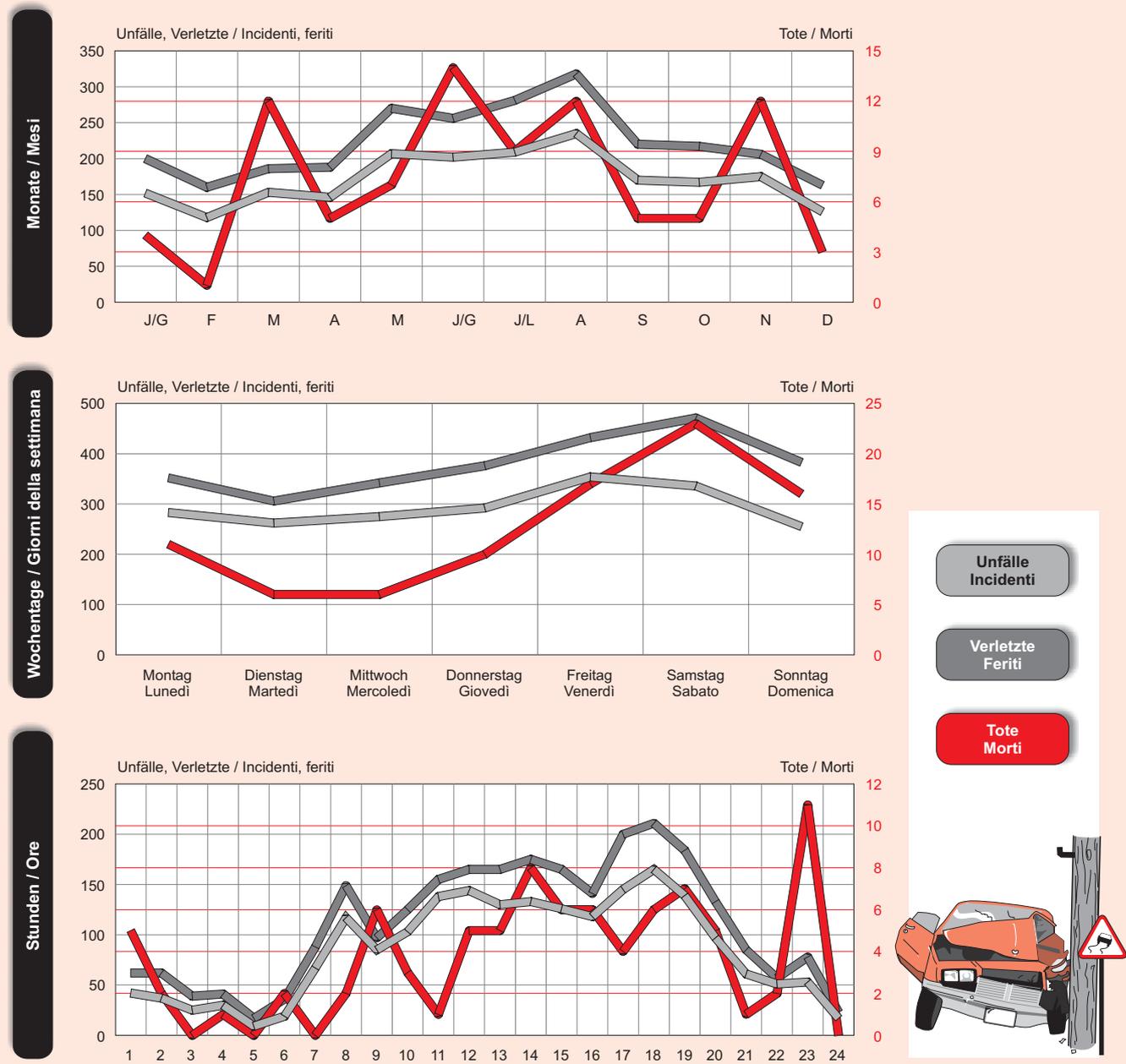
una media annuale di 5,6 incidenti e 7,5 infortunati. Il mese più sfortunato per quanto riguarda le vittime sulle strade è stato giugno, in cui si sono rilevati 14 morti; marzo, agosto e novembre hanno registrato ciascuno 12 vittime.

Il venerdì e il sabato sono i giorni della settimana in cui sono stati registrati più incidenti, rispettivamente 354 e 336. Nel 2002 in questi due giorni è stato rilevato un terzo degli incidenti e dei feriti totali; la percentuale dei morti registrati venerdì e sabato sale al 44,9%. Nel corso del 2002 di venerdì sono stati registrati 17 morti, di sabato 23 e di domenica 16.

Graf. 2

**Verkehrsunfälle, Tote und Verletzte nach Monaten, Wochentagen und Uhrzeit - 2002**

**Incidenti stradali, morti e feriti per mese, giorno della settimana e ora del giorno - 2002**



Gegenüber den Unfällen, die tagsüber geschehen, haben jene, die nachts vorkommen, die schlimmeren Folgen. Die Todesrate (Verkehrstote je 100 Unfälle) betrug zwischen 5.00 und 22.00 Uhr 3,7%, während sie zwischen 22.00 und 5.00 Uhr auf 8,2% stieg. Die höchste Anzahl an Verkehrstoten (elf Opfer) gab es um 23.00 Uhr. Was die Anzahl der Unfälle betrifft, ist der Feierabend (18.00 Uhr) die risikoreichste Tageszeit, während in den frühen Morgenstunden (von 5.00 bis 6.00 Uhr) die Situation auf den Straßen am „ruhigsten“ ist.

Die klimatischen Bedingungen wirken sich auf die Unfallgefahr aus. Vor allem der Regen und der nasse Straßenbelag stellen für die Autofahrer eine Gefahr dar, weil sie den Bremsweg verlängern und die Sichtverhältnisse verschlechtern. Demzufolge ereigneten sich 16% aller Unfälle bei Regenwetter.

Confrontando gli incidenti diurni con quelli notturni, ci si accorge che questi ultimi hanno avuto le conseguenze peggiori. Infatti tra le ore 5.00 e le ore 22.00 è stato registrato un tasso di mortalità (numero di morti ogni 100 sinistri) del 3,7%, mentre tra le ore 22.00 e le ore 5.00 la mortalità sale all'8,2%. Alle ore 23 si è registrato il picco di numero di decessi per incidente stradale, 11 vittime. Per quanto riguarda il numero di incidenti, l'ora in cui avviene solitamente il rientro dal lavoro (ore 18), risulta essere il momento più a rischio della giornata, mentre le ore più "tranquille" risultano quelle della prima mattina tra le 5 e le 6.

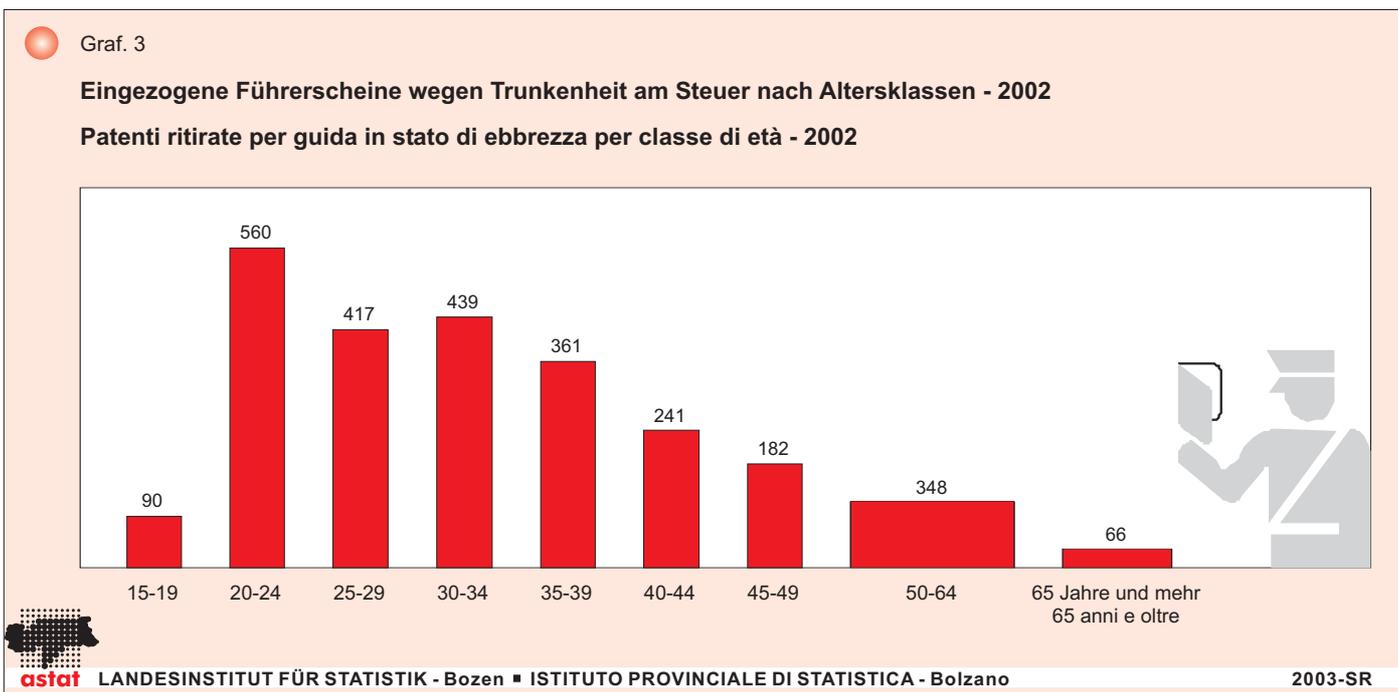
Le condizioni climatiche influiscono sul rischio di incidenti, in particolare la pioggia e l'asfalto bagnato aumentano lo spazio di frenata e riducono la visibilità, con grave rischio per gli automobilisti; con la pioggia si verificano infatti quasi il 16% degli incidenti.

**Starker Anstieg der eingezogenen Führerscheine wegen Trunkenheit am Steuer (+20,4%)**

Im Jahr 2002 wurden 2.704 Führerscheine wegen Trunkenheit am Steuer entzogen, 20,4% mehr als im Jahr 2001. Die Altersgruppe mit dem größten Anstieg und auch die am häufigsten betroffene (20,7%) war die der 20- bis 24-Jährigen: 560 eingezogene Führerscheine im Jahr 2002, mit einer Steigerung von 37,9% gegenüber dem Vorjahr. Weitere sehr häufig betroffene Altersklassen waren die 25- bis 29-Jährigen und die 30- bis 34-Jährigen. Von allen eingezogenen Führerscheinen entfielen 15,4% bzw. 16,2% auf diese beiden Altersklassen.

**Forte aumento delle patenti ritirate per guida in stato di ebbrezza (+20,4%)**

Nel 2002 sono state ritirate 2.704 patenti per guida in stato di ebbrezza, il 20,4% in più rispetto al 2001. La fascia di età che ha rilevato il più forte incremento e che risulta in assoluto la più colpita (20,7% del totale) è quella compresa tra i 20 e 24 anni: 560 patenti ritirate nel 2002, con un aumento del 37,9% rispetto all'anno precedente. Le altre due fasce d'età più colpite sono state quelle dai 25 ai 29 anni e dai 30 ai 34, che rappresentano rispettivamente il 15,4% e il 16,2% del totale.



Im Jahr 2002 wurden aufgrund von Trunkenheit am Steuer 41 Verkehrsunfälle mit Verletzten und fünf tödliche Unfälle verursacht. Eine ähnliche Situation gab es auch im Vorjahr, als 48 Unfälle mit Verletzten und sechs tödliche Unfälle verzeichnet wurden.

Nel 2002 i conducenti che si sono messi alla guida in stato di ebbrezza hanno provocato 41 incidenti con feriti e 5 mortali; molto simile si presenta la situazione nel 2001 in cui si erano registrati 48 incidenti con feriti e 6 mortali.

### Tödliche Verkehrsunfälle vor allem auf den Staatsstraßen

Im Ortsbereich passieren immer noch am häufigsten Verkehrsunfälle. Auf dessen Straßen ereigneten sich 44,6% aller Unfälle. Auf den Staatsstraßen hingegen wurden die meisten Todesfälle gezählt: Im Jahr 2002 gab es alleine auf dieser Art von Straße 54 Tote (60,7% der Gesamtheit), das sind 7,3 Tote je 100 Unfälle.

### La mortalità più alta si registra sulle statali

Le strade urbane risultano ancora quelle più colpite da incidenti stradali; su di esse infatti avviene il 44,6% degli incidenti totali. Sulle strade statali, invece, si verifica il maggior numero di decessi: nel 2002 esclusivamente su questa categoria di strada sono stati registrati 54 morti (60,7% sul totale), pari a 7,3 deceduti ogni 100 incidenti.

Tab. 2

#### Verkehrsunfälle, Tote und Verletzte nach Straßenart - 2002

#### Incidenti stradali, morti e feriti secondo il tipo di strada - 2002

ART DER STRASSE	Unfälle Incidenti	%	Tote Morti	%	Verletzte Feriti	%	TIPO DI STRADA
Straßen im Ortsbereich	918	44,6	14	15,7	1.083	40,6	Strade urbane
Landesstraßen	259	12,6	11	12,4	348	13,1	Strade provinciali
Staatsstraßen	735	35,7	54	60,7	1.022	38,3	Strade statali
Gemeindestraßen im Freiland	56	2,7	6	6,7	65	2,4	Strade comunali extraurbane
Autobahnen	92	4,5	4	4,5	147	5,5	Autostrade
<b>Insgesamt</b>	<b>2.060</b>	<b>100,0</b>	<b>89</b>	<b>100,0</b>	<b>2.665</b>	<b>100,0</b>	<b>Totale</b>

### Jugendliche zwischen 15 und 24 Jahren sind oft in nächtliche Verkehrsunfälle verwickelt

Die Analyse nach Altersklassen zeigt mit Klarheit, dass die Wahrscheinlichkeit, nachts bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, mit zunehmendem Alter abnimmt; am häufigsten betroffen sind die 15- bis 19-Jährigen und die 20- bis 24-Jährigen. Mehr als 40% der nachts verunglückten Personen gehörten im Jahr 2002 diesen zwei Altersgruppen an. Weniger deutlich ist der Zusammenhang zwischen Verletzten und Altersklassen während der Tagesstunden.

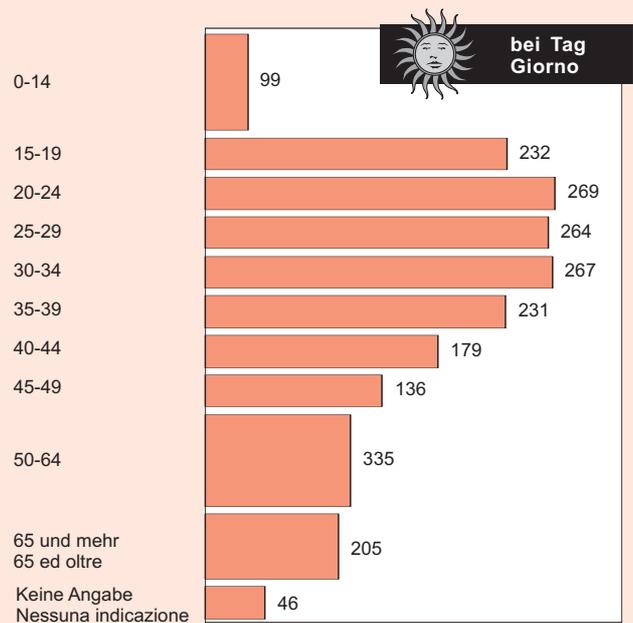
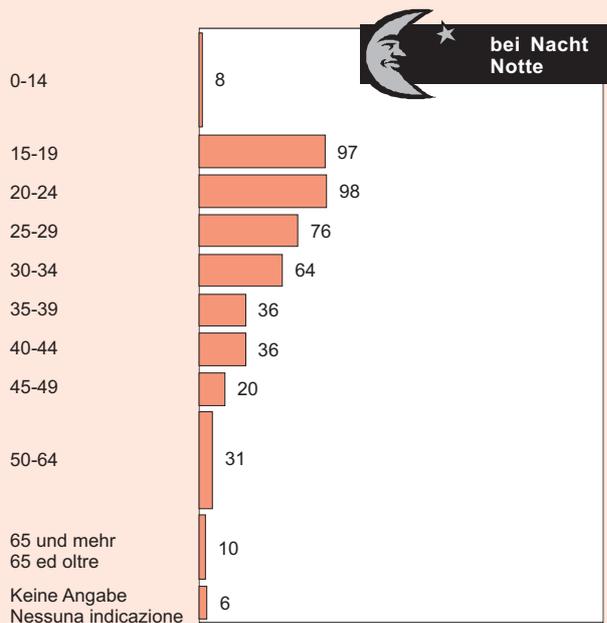
### I ragazzi tra i 15 e i 24 anni soggetti al maggior numero di incidenti notturni

Dall'analisi per classe d'età emerge con grande evidenza che, nelle ore notturne, il numero di infortunati in un incidente stradale si riduce all'aumentare dell'età, e che le fasce fra i 15 e i 19 e fra i 20 e i 24 anni risultano le più colpite. Da sole, queste due classi di età, rappresentano più del 40% degli infortunati notturni. Meno evidente risulta, invece, il legame fra infortuni ed età durante le ore diurne.

Graf. 4

**Im Straßenverkehr verunglückte Personen nach Altersklassen - 2002**

**Persone infortunate nel traffico stradale per classi di età - 2002**



**Todeszahl der überfahrenen Fußgänger verdoppelt sich**

Im Jahr 2002 wurden 182 Fußgänger überfahren (+2,8% gegenüber 2001). Gegenüber dem Vorjahr hat sich die Zahl der verstorbenen Fußgänger verdoppelt: Im Jahr 2001 wurden elf Opfer gezählt, 2002 hingegen 22, von denen ein Drittel mehr als 65 Jahre alt war.

**Raddoppiano i pedoni deceduti**

Nel 2002 si sono registrati 182 investimenti pedonali (+2,8% rispetto al 2001). Rispetto all'anno precedente il numero dei pedoni deceduti è raddoppiato: mentre nel 2001 si sono registrate 11 vittime, nel 2002 sono stati 22 i pedoni che hanno avuto conseguenze mortali, un terzo dei quali aveva più di 65 anni.

Tab. 3

**Überfahrene Fußgänger nach Unfallort, Ausgang des Unfalls und nach Altersklassen - 2002**

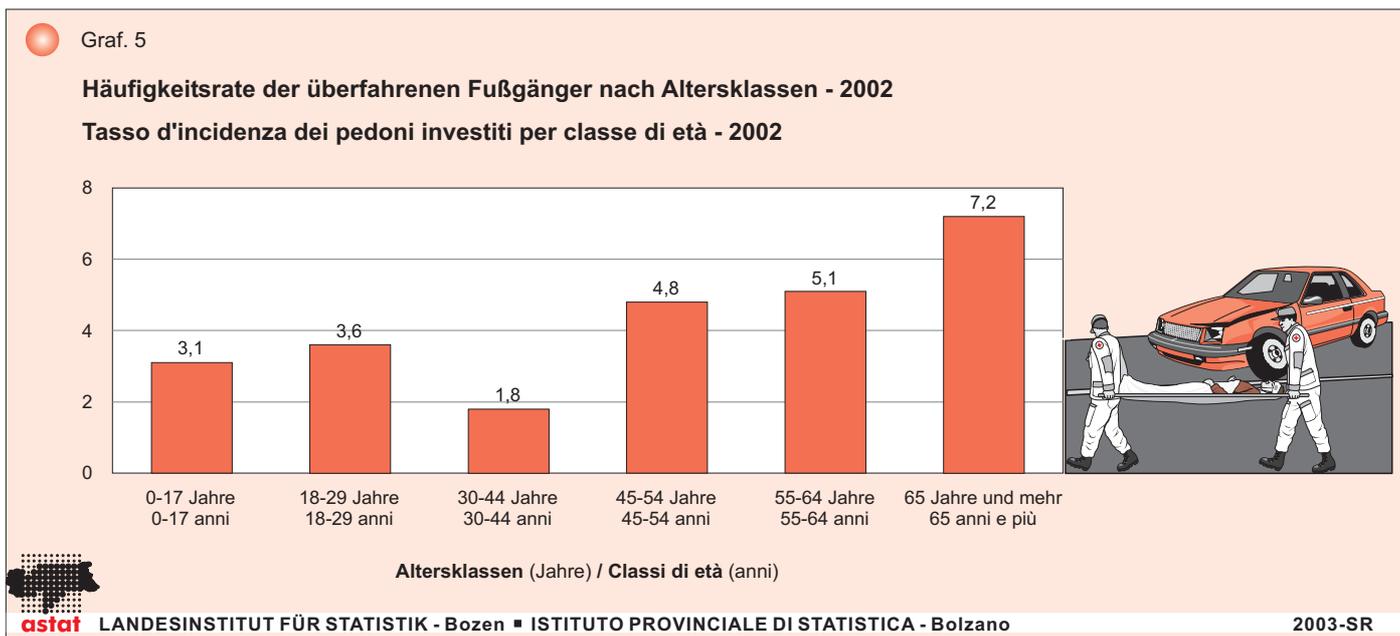
**Pedoni investiti per luogo ed esito dell'incidente e classi di età - 2002**

ALTER (Jahre)	Ortsbereich In zone urbane		Außerhalb des Ortsbereichs In zone extraurbane		Insgesamt Totale		Häufigkeitsrate (a) Tasso d'incidenza (a)	ETÄ (anni)
	Tote Morti	Verletzte Feriti	Tote Morti	Verletzte Feriti	Tote Morti	Verletzte Feriti		
0-17	-	25	2	2	2	27	3,1	0-17
18-29	-	20	2	3	2	23	3,6	18-29
30-44	5	15	-	1	5	16	1,8	30-44
45-54	2	24	-	1	2	25	4,8	45-54
55-64	4	19	-	4	4	23	5,1	55-64
65 und mehr	5	42	2	4	7	46	7,2	65 e oltre
<b>Insgesamt</b>	<b>16</b>	<b>145</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>22</b>	<b>160</b>	<b>3,9</b>	<b>Totale</b>

(a) Zur Berechnung der Häufigkeitsrate wurde die Zahl der Verunglückten (Tote und Verletzte) durch die in Altersklassen unterteilte Wohnbevölkerung je 10.000 dividiert  
Il tasso d'incidenza è stato calcolato dividendo il numero di infortunati (morti e feriti) per la popolazione residente suddivisa per classi di età (per 10.000)

Die Aufschlüsselung der Häufigkeitsrate der überfahrenen Fußgänger nach Altersklassen zeigt, dass Personen ab 65 Jahren am häufigsten betroffen sind, mit 7,2 Verunglückten je 10.000 Einwohner.

Analizzando il tasso d'incidenza dei pedoni infortunati per classe d'età, emerge che la fascia più colpita è quella dai 65 anni in su, con 7,2 infortunati ogni 10.000 abitanti.



### Der Sicherheitsgurt ist unerlässlich

Im Jahr 2002 war der Anteil der unverletzten Fahrer, die angegurtet waren, deutlich größer als jener, die nicht angegurtet waren (67,8% gegen 31,3%). Es ist zu beachten, dass in dieser Erhebung nur jene Verkehrsunfälle berücksichtigt wurden, die mindestens einen Verletzten oder Toten forderten; der Unterschied zwischen den beiden Anteilen wäre viel größer, wenn alle Verkehrsunfälle (auch jene ohne Verunglückte) berücksichtigt würden.

Die Nützlichkeit des Sicherheitsgurts wird noch klarer, wenn auch die Todesfälle bei einem Unfall beachtet werden: Kein Fahrer, der sich angurtete, verstarb aufgrund eines Verkehrsunfalls, während der Anteil der verstorbenen Fahrer, die sich nicht angurteten, bei 6,3% lag.

### Führerscheinneulinge unter 3 Jahren verursachen 1/4 aller Unfälle

Auch im Jahr 2002 bestätigte sich die Tendenz, dass Führerscheinneulinge mehr Verkehrsunfälle verursachen als Fahrer mit mehr Übung. Es wurden 118 verunglückte Fahrer gezählt, die ihren Führerschein vor weniger als einem Jahr erhalten hatten (7,5% aller Verletzten). Werden jene Fahrer in Betracht gezogen, die ihren Führerschein seit weniger als drei Jahren besaßen, so steigt der Anteil auf 26,5% an. Aus der Grafik ist klar ersichtlich, dass die Zahl der Verunglückten sinkt, je länger die Fahrer ihren Führerschein besitzen.

### La cintura è indispensabile

Nel 2002 la percentuale di conducenti incolumi fra coloro che indossavano la cintura è risultata nettamente superiore rispetto a quelli che non la indossavano (67,8% contro il 31,3%). C'è da considerare che ai fini della rilevazione sono stati considerati solamente gli incidenti, in cui almeno una persona sia rimasta ferita o sia deceduta; il divario tra le due percentuali sarebbe quindi molto più ampio prendendo in considerazione tutti gli incidenti, anche quelli senza infortunati.

I benefici legati all'utilizzo della cintura di sicurezza sono ancora più evidenti se si considerano i deceduti per incidente: nessun conducente che indossava la cintura è morto a causa di incidente stradale, mentre la percentuale passa al 6,3%, se si considerano i conducenti che non la utilizzavano.

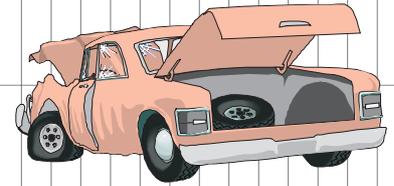
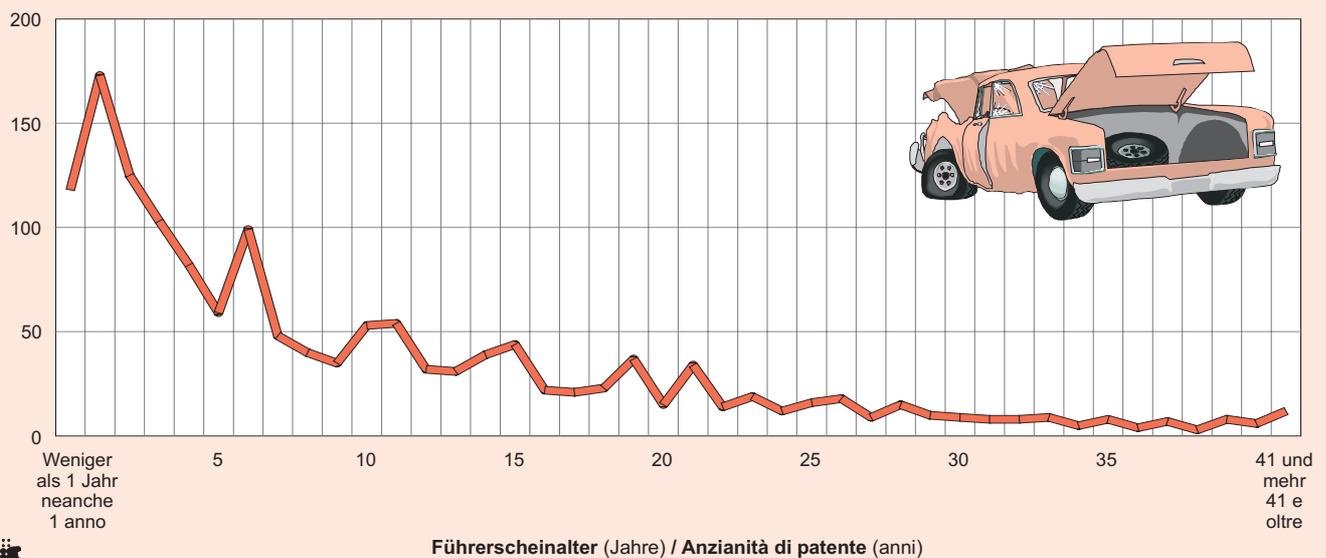
### 1/4 degli incidenti è causato da chi ha la patente da meno di 3 anni

Anche nel 2002, è stata confermata la tendenza per cui il numero di sinistri causato da conducenti neopatentati risulta nettamente più elevato rispetto a quello dei più esperti. I conducenti infortunati che avevano conseguito la patente da meno di un anno sono stati 118 e hanno rappresentato il 7,5% del totale; se si considerano i conducenti in possesso di patente da meno di tre anni la percentuale sale al 26,5%. Dal grafico si nota chiaramente che il numero dei conducenti infortunati diminuisce con l'aumentare dell'anzianità di patente.

Graf. 6

### Verunglückte Autofahrer nach Führerscheinalter - 2002

### Conducenti di autovetture infortunati per anzianità di patente - 2002



astat LANDESINSTITUT FÜR STATISTIK - Bozen ■ ISTITUTO PROVINCIALE DI STATISTICA - Bolzano

2003-SR

## Gefährliche Streckenabschnitte

2002 wurden auf den Staatsstraßen einige Strecken erfasst, auf denen beachtlich viele Unfälle beobachtet werden konnten. Die Staatsstraße 38 von Stils scheint aufgrund einiger gefährlicher Streckenabschnitte einer der häufigsten Unfallorte zu sein. Die gefährlichsten Streckenabschnitte waren hauptsächlich jene zwischen Rabland und Algund (25 Unfälle) und zwischen Latsch und Staben (21 Unfälle). Ein gefährlicher Streckenabschnitt war auch jener zwischen Kiens und St. Lorenzen auf der Staatsstraße 49 des Pustertals, wo 24 Unfälle verzeichnet wurden. Auf der Staatsstraße 621 des Ahrntals ereigneten sich bei Bruneck 25 Unfälle.

Denise De Prezzo

## I tratti a rischio

Nel 2002 sono stati rilevati alcuni tratti di strade statali in cui è stato registrato un numero di incidenti particolarmente elevato. La statale 38 dello Stelvio è risultata essere uno dei principali scenari di incidenti per la presenza di diversi tratti pericolosi; in particolare i tratti più pericolosi sono stati quelli tra Rablà e Lagundo (25 incidenti), e tra Laces e Stava (21 incidenti). Altro tratto pericoloso risulta essere quello sulla statale 49 della Pusteria tra Chienes e S. Lorenzo di Sebato dove si sono registrati 24 incidenti. Anche sulla statale 621 della Valle Aurina si sono verificati parecchi incidenti, soprattutto nel tratto territoriale presso Brunico (25 incidenti).

Denise De Prezzo

Die Verkehrsunfälle, die in das Erhebungsfeld der vorliegenden Veröffentlichung fallen

- a) tragen sich auf einer für den öffentlichen und privaten Verkehr zugänglichen Straße zu;
- b) haben die Verletzung oder den Tod einer oder mehrerer Personen zur Folge; die Unfälle, die bloß Sachschäden verursachen, werden nicht berücksichtigt;
- c) ziehen mindestens ein sich fortbewegendes Fahrzeug in Mitleidenschaft.

Gli incidenti stradali rientranti nel campo di osservazione della presente pubblicazione sono quelli:

- a) che si verificano in una strada aperta alla circolazione pubblica;
- b) in seguito ai quali una o più persone sono rimaste ferite o uccise; vengono quindi esclusi dal campo di osservazione i sinistri che hanno causato solo danni alle cose;
- c) nei quali almeno un veicolo in movimento è rimasto implicato.