

Alter von 70 bis unter 75 Jahren genannt, der noch rund drei Viertel ausmacht, bei den gleichaltrigen Frauen jedoch nur knapp ein Drittel.

Die Quote der Verwitweten liegt bei den Frauen im Durchschnitt (12,4%) wie auch in allen Altersgruppen wesentlich höher als bei den Männern, von denen 2,6% ihren Familienstand mit verwitwet angegeben hatten. Trotz der verhältnismäßig häufigen Wiederverheiratungen der Kriegerwitwen sind demnach die kriegsbedingten gewaltsamen Ehelösungen an den Familienstandsquoten – und zwar schon vom 35. Altersjahr ab – deutlich zu erkennen. Der Prozentsatz der geschiedenen Personen schließlich ist bei den Männern mit 0,8% nur etwa halb so hoch wie bei den Frauen (1,7%); er ist bei den unteren Altersgruppen höher als der Anteil der Verwitweten, da im jüngeren Alter die Ehen viel häufiger durch Scheidung als durch den Tod eines Ehegatten gelöst werden. Relativ hohe Geschiedenenquoten sind bei beiden Geschlechtern für die Altersgruppen 50 bis unter 65 Jahre zu verzeichnen.

Verheiratete haben fast um ein Drittel zugenommen

Im Vergleich zu 1950 hat die Bevölkerung insgesamt um 20,7% zugenommen. Die Zahl der Ledigen ist dagegen nur um 11,3% und die der Verwitweten um 20,6% gestiegen. Überdurchschnittlich stark hat sich die Zahl der Verheirateten mit + 29,8% und die der Geschiedenen mit + 54,3% erhöht. Für diese Entwicklung waren verschiedene Ursachen maßgebend. Zum einen ist auf die in den letzten Jahren wieder etwas zunehmende Heiratshäufigkeit, die zum Teil auch auf die Wiederverheiratung von Kriegerwitwen zurückgeht, zu verweisen, zum anderen auf die Vorverlegung des Heiratsalters, schließlich noch auf die infolge der Erhöhung der Lebenserwartung gestiegene durchschnittliche Ehedauer. Die Herabsetzung des Heiratsalters ist für beide Geschlechter in der graphischen Darstellung sehr deutlich abzulesen. Während nämlich 1950 von 100 Männern der Altersgruppe 25 bis unter 30 Jahre erst knapp die Hälfte verheiratet war, sind es jetzt fast drei Fünftel; bei den Frauen derselben Altersgruppe ist ein noch größerer Anstieg, nämlich von 56,3% im Jahr 1950 auf 74,3% im Jahr 1961, zu verzeichnen. Die leichte Zunahme der Heiratshäufigkeit selbst geht vor allem darauf zurück, daß zwischen den beiden Volkszählungen die starken Geburtsjahrgänge 1934 bis 1940 ins heiratsfähige Alter aufgerückt sind.

Nach den Zahlen der Ehescheidungen – von 1950 bis 1960 jährlich zwischen 6000 und 8000 – hätte vielleicht eine noch höhere Zunahme der Geschiedenenzahl bzw. eine größere Geschiedenenquote, als sie bei der Volkszählung 1961 ermittelt wurde, erwartet werden können. Durch die zunehmende Wiederverheiratung Geschiedener, besonders im jüngeren Lebensalter und bei den Männern, wie auch durch die fallende Ehescheidungsrate ist jedoch der Anteil der Geschiedenen nur bei den Frauen merklich gestiegen, bei den Männern unterscheiden sich die Prozentsätze von 1950 und 1961 kaum.

Schon aus den wenigen hier genannten Entwicklungstendenzen ist zu entnehmen, daß die Familienstandsgliederung der Bevölkerung im Zusammenhang mit dem Altersaufbau und dessen Veränderungen betrachtet werden muß. Nachdem aber die Altersgliederung der Bevölkerung, wie bereits erwähnt, durch die im Lande befindlichen ausländischen Arbeitskräfte „gestört“ ist, müßte eigentlich zunächst der Einfluß der Ausländer isoliert werden, um die Verhältnisse bei der einheimischen Bevölkerung gesondert herausarbeiten zu können. Da jedoch die entsprechenden Daten derzeit nur für die Gesamtbevölkerung, aber noch nicht für die Ausländer getrennt vorliegen, muß diese weitergehende Untersuchung einer späteren Darstellung vorbehalten bleiben.

Dr. Eberhard Gawatz

Weniger schwere Unfälle im Straßenverkehr

Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik für 1962 mit ersten Zahlen für 1963

Vorbemerkungen

Bei den folgenden Ausführungen sind die Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik für die Personenschadensunfälle etwas stärker herausgestellt als dies noch in den Berichten der vergangenen Jahre der Fall war. Damit wird einer Änderung in der Erfassung der leichteren Straßenverkehrsunfälle durch die Polizeidienststellen Rechnung getragen, nach der im Gegensatz zu den Personenschadensfällen nur noch einige wenige Merkmale über Zeit und Ort des Unfalles sowie über die hauptsächlichsten Arten der Verkehrsbeteiligung festgehalten werden. Für tiefere Gliederungen der Ergebnisse, wie sie bisher auch im Rahmen dieser Berichte gebracht wurden, wird in Zukunft nur auf das Material der Personenschadensunfälle zurückgegriffen werden können.

Allgemeiner Überblick

Das bemerkenswerteste Ergebnis der Straßenverkehrsunfallstatistik des Jahres 1962 ist, daß bei wachsender Verkehrs-

dichte die Zahl der schweren Unfälle, bei denen Personen getötet oder verletzt worden sind, weiter abgenommen hat. Die Zahl der verunglückten Personen ist entsprechend zurückgegangen. So wurden von 1960 auf 1961 um 1000 und 1962 gegenüber dem Vorjahr nochmal um 3268 Verunglückte weniger gezählt. Die Zahl der Getöteten ging von 1994 im Jahr 1961 auf 1782 im Jahr 1962 zurück. Sie hat damit einen Stand erreicht, der nur noch durch die Ergebnisse des Jahres 1958 unterschritten wird (1710 Tote). Dieses niedrige Ergebnis wurde früher unzweifelhaft als unmittelbare Auswirkung der Ende 1957 eingeführten allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung im Innerortsverkehr gewertet, weil die Abnahme fast ausschließlich in den Bereichen innerhalb geschlossener Ortslagen erfolgte. Im Jahr 1962 ist der Rückgang der Zahlen der getöteten Personen in beiden Ortslagen zu verzeichnen. Im Innerortsverkehr ist die Zahl der Getöteten von 858 im Jahr 1961 auf 767 im Jahr 1962 zurückgegangen. Außerhalb geschlossener Ortslagen, also auf den freien

Straßenverkehrsunfälle und die dabei getöteten und verletzten Personen in Baden-Württemberg 1953 bis 1962

Jahr	Unfälle			Verunglückte Personen		
	insgesamt	davon mit		insgesamt	davon	
		Personen-	Sach-		Getötete	Verletzte
		Schaden	Schaden			
Insgesamt						
1953	69 940	37 104	32 836	49 256	1 819	47 437
1954	75 944	39 089	36 855	51 355	1 827	49 528
1955	81 103	40 969	40 134	54 110	1 828	52 282
1956	84 863	40 268	44 695	52 988	1 846	51 142
1957	85 681	38 788	46 893	51 999	1 829	50 170
1958	97 275	38 709	58 566	51 518	1 710	49 808
1959	112 869	43 448	69 421	59 761	1 955	57 806
1960	130 042	45 054	84 988	62 879	1 940	60 939
1961	133 238	43 819	89 419	61 879	1 994	59 885
1962	141 815	40 922	100 893	58 611	1 782	56 829

Geschlossene Ortschaften						
1953	51 166	26 407	24 759	33 856	891	32 695
1954	55 858	27 787	28 701	35 152	945	34 207
1955	58 255	28 524	29 731	36 014	883	35 131
1956	61 175	27 751	33 424	34 915	856	34 059
1957	61 378	26 339	35 039	33 398	841	32 557
1958	68 817	25 726	43 091	32 285	706	31 579
1959	80 723	28 872	51 851	37 309	879	36 430
1960	93 301	29 855	63 446	38 675	823	37 852
1961	94 600	28 992	65 608	37 746	858	36 888
1962	99 112	25 933	73 179	33 740	767	32 973

Nichtgeschlossene Ortschaften						
1953	18 774	10 697	8 077	15 670	928	14 742
1954	20 086	11 302	8 784	16 203	882	15 321
1955	22 848	12 445	10 403	18 096	945	17 151
1956	23 688	12 517	11 171	18 073	990	17 083
1957	24 303	12 449	11 854	18 601	988	17 613
1958	29 458	12 983	15 475	19 233	1 044	18 229
1959	32 146	14 576	17 570	22 452	1 076	21 376
1960	36 741	15 199	21 542	24 204	1 117	23 087
1961	38 638	14 827	23 811	24 133	1 136	22 997
1962	42 703	14 989	27 714	24 871	1 015	23 856

Strecken, hat sie sich von 1136 auf 1015 ermäßigt. Es wurde schon mehrfach darauf hingewiesen, daß diese Entwicklung auf verschiedene Faktoren, deren Einflüsse sich zum Teil aufheben, abschwächen oder verstärken, zurückzuführen ist. Es sei hier nur an die stets wechselnde Witterung mit ihrer Einwirkung auf die Straßen- und Sichtverhältnisse erinnert. Die wachsende Verkehrsdichte als Folge der zunehmenden Kraftfahrzeugbestände und der steigenden Fahrleistungen wirkt ebenfalls regulierend auf den Verkehrsablauf. Schließlich üben die langfristig wirkenden Umschichtungen in der Zusammensetzung des Verkehrs auf die Unfallhäufigkeit wie auch auf die Entwicklung der Verunglücktenzahlen einen nachhaltigen Einfluß aus. Wie schon in früheren Veröffentlichungen gezeigt werden konnte, ist die rückläufige Entwicklung der Zahlen der Unfälle mit Personenschaden und der Gesamtzahlen der verunglückten Personen weitgehend auf den Rückgang der Kraftträger im Verkehr zurückzuführen.

An den Unfällen mit Personenschaden waren im Jahre 1962 in Baden-Württemberg 51,4 % Personenkraftwagen einschließlich Kombinationskraftwagen beteiligt. Außerhalb von Ortschaften stellen die Personenkraftwagen 62 % aller an Unfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer, im Innenortsverkehr etwa 46 %. Auf Kraftträger einschließlich Motorroller kommen in beiden Ortslagen dagegen nur 10 %. Im Vergleich dazu betrugen diese Anteile im Jahr 1953 für Personenkraftwagen nur 20 % und für Kraftträger 33 %. Im Jahr 1959 waren es noch 37 % und 19 %. Die Zahlen der verunglückten Personen folgen im wesentlichen diesem Verlauf. Die Zahlen der auf Personenkraftwagen verunglückten Personen nehmen zu, während auf Kraftträgern von Jahr zu Jahr weniger Personen getötet oder verletzt worden sind.

Einen etwas anderen Verlauf nahmen die Zahlen der Verkehrsunfälle mit nur Sachschaden. Sie sind mit dem Wachsen der Bestände an Kraftwagen im Laufe der Jahre ebenfalls

gestiegen. Im Jahre 1962 waren es in Baden-Württemberg zum ersten Mal mehr als 100 000, so daß heute von 100 Straßenverkehrsunfällen 29 Personenschadensfälle aber 71 Sachschadensfälle sind. Zum Vergleich sei angeführt, daß 1953 noch 53 Unfälle mit Personenschaden und 47 Verkehrsunfälle, die lediglich Sachschaden zur Folge hatten, gezählt wurden.

Insgesamt hat sich die Zahl der Straßenverkehrsunfälle, also die der Personenschadensunfälle und der Unfälle mit nur Sachschaden zusammengenommen, weiter erhöht. Sie belief sich im Jahr 1962 in Baden-Württemberg auf 141 815. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies eine erneute Zunahme um 6,4 %. Mit 1953 verglichen hat sie sich etwa verdoppelt.

Für die Verteilung der Straßenverkehrsunfälle nach Monaten sind die jahreszeitlichen Einflüsse mit ihren Schlechtwetterperioden sowie den vielfältigen Schwankungen in der Zusammensetzung des Verkehrs weitgehend mitbestimmend. Der monatliche Verlauf der Unfallzahlen für das Jahr 1962 zeigt im allgemeinen die schon aus früheren Jahren bekannten Grundzüge. Die Zahlen steigen bis etwa Jahresmitte an, erreichen ihren Höchststand in den Ferien- und Reisemonaten Juli und August und nehmen dann in den Herbst- und Wintermonaten wieder ab. Ihren tiefsten Stand erreichen sie in der Regel im Monat Februar. Der charakteristische Verlauf der monatlichen Unfallzahlen ist, wie der Tabelle entnommen werden kann, bei den Personenschadensunfällen gut zu erkennen. Die Sachschadensunfälle zeigen dagegen viel geringere Schwankungen. Sie hängen stärker von Witterungseinflüssen ab. Zuzufolge des frühen Winters treten die Monate November und Dezember im Jahr 1962 etwas stärker hervor.

Die Straßenverkehrsunfälle nach Monaten in Baden-Württemberg 1962

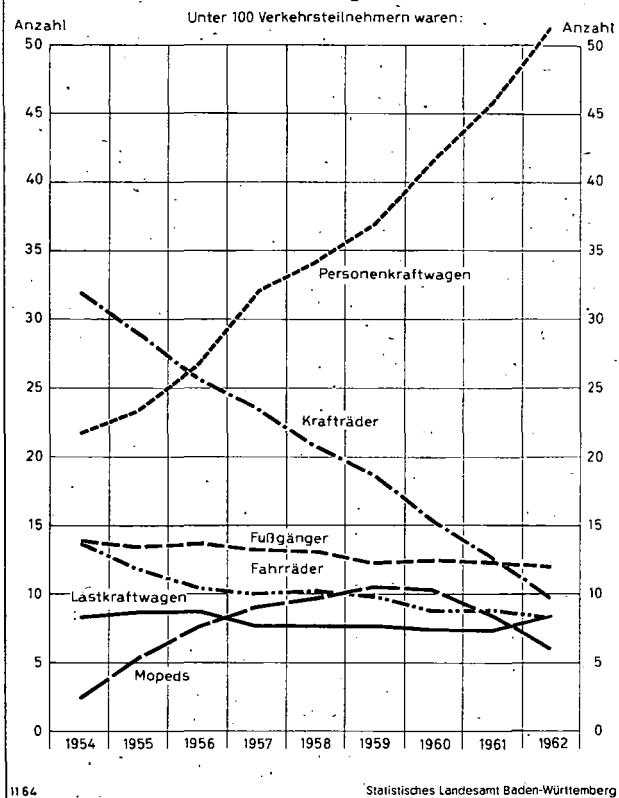
Monat	Unfälle insgesamt		Davon mit			
	insgesamt		Personenschaden		Sachschaden	
			Anzahl	%	Anzahl	%
Januar	9 987	7,0	2 460	6,0	7 527	7,5
Februar	10 398	7,4	2 183	5,3	8 215	8,1
März	10 830	7,6	2 693	6,6	8 137	8,1
April	10 305	7,3	3 101	7,6	7 204	7,1
Mai	11 942	8,4	3 642	8,9	8 300	8,2
Juni	11 763	8,3	3 975	9,7	7 788	7,7
Juli	13 346	9,4	4 532	11,1	8 814	8,7
August	12 778	9,0	4 325	10,6	8 453	8,4
September	12 080	8,5	3 898	9,5	8 182	8,1
Oktober	12 121	8,6	3 801	9,3	8 320	8,3
November	12 354	8,7	3 188	7,8	9 166	9,1
Dezember	13 911	9,8	3 124	7,6	10 787	10,7
Jahr	141 815	100	40 922	100	100 893	100
davon geschlossene Ortslage	99 112	69,9	25 933	63,4	73 179	72,5
nichtgeschlossene Ortslage	42 703	30,1	14 989	36,6	27 714	27,5

Die Feststellung, daß die Verteilungen der Unfälle mit Personenschaden und der mit nur Sachschaden in ihren Gliederungen nach den beiden Ortslagen erheblich voneinander abweichen, vor allem aber Sachschadensunfälle außerhalb von Ortschaften verhältnismäßig weniger häufig auftreten, dürfte in den unterschiedlichen Verkehrsdichten dieser Bereiche ihren Grund haben. Zweifellos werden aber auch viele Sachschadensunfälle, insbesondere die sogenannten Bagatellunfälle, außerhalb geschlossener Ortslagen seltener erfaßt, weil sich die Unfallbeteiligten über die Schuldfrage vielfach selbst einigen konnten, ohne die Polizei hinzuzuziehen. Begünstigt wird diese Entwicklung durch die neue Regelung der Haftpflichtversicherungen über die Prämienrückgewähr.

Verkehrsteilnehmer

Nach Angaben in den Durchschriften der polizeilichen Unfallanzeigen sind im Jahr 1962 in Baden-Württemberg insgesamt 270 405 Verkehrsteilnehmer an Straßenverkehrsunfällen beteiligt gewesen. Darunter befanden sich allein 241 061 Kraftfahrzeuge, nahezu 90 % der Gesamtmasse. Die beherrschende Rolle der Motorfahrzeuge kommt hierin deutlich zum Aus-

Beteiligung wichtiger Verkehrsteilnehmergruppen an Verkehrsunfällen mit Personenschaden in Baden-Württemberg 1954 bis 1962



druck. In erheblich geringerem Umfang waren Fahrräder, Mopeds und Fußgänger an Unfällen beteiligt. Im ganzen wurden 8355 Fahrräder oder 3,1 % der Gesamtmasse gezählt. Die Zahl der an Verkehrsunfällen beteiligten Mopeds belief sich auf 6705 oder 2,4 %, die der Fußgänger auf 10 024 oder 3,7 %. Für die Gesamtbetrachtung der Verkehrsgefahren haben die zuletzt genannten Gruppen der Verkehrsteilnehmer besonderes Gewicht, weil sie – wie noch gezeigt wird – einen verhältnismäßig hohen Anteil der Getöteten und Schwerverletzten stellen.

Die Masse der in Straßenverkehrsunfällen verwickelten Kraftfahrzeuge zeigt nicht die gleiche Gliederung nach Arten wie der Kraftfahrzeugbestand. Innerhalb des Kraftfahrzeugbestandes – nach dem Stichtag vom 1. Juli 1962 – entfällt auf Krafträder ein Anteil von 17 %, auf Personenkraftwagen einschließlich Kombinationskraftwagen 63 % und auf Liefer- und Lastkraftwagen 7 %. Von der Masse der an Unfällen beteiligten Kraftfahrzeuge kommen hingegen nur 5 % auf Krafträder, 76 % auf Personenkraftwagen und 15 % auf Lastkraftwagen. Die Abweichungen gehen zum Teil auf unterschiedliche Abgrenzungen der Begriffe in den beiden Erhebungen vor allem aber auf den mehr oder weniger starken Einsatz der verschiedenen Fahrzeugkategorien zurück. Insgesamt hat sich der Bestand an zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugen von 1960 auf 1961 – Stand jeweils Jahresmitte – um 9,8 % und von 1961 auf 1962 um 9,5 % erhöht. Die Zahl der unfallbeteiligten Kraftfahrzeuge hat demgegenüber um 5,4 % bzw. 10,3 % zugenommen.

Aus der Tabelle lassen sich für die Jahre 1960 bis 1962 für die einzelnen Verkehrsteilnehmerarten recht unterschiedliche Prozentsätze an der Gesamtsumme errechnen. Bei einem Vergleich der Anteile für die verschiedenen Verkehrsteilnehmerkategorien kommen die Auswirkungen des Umschichtungsprozesses innerhalb des Kraftfahrzeugbestandes nochmal deut-

lich zum Ausdruck. So gehen, um nur einige wichtigere Kategorien herauszugreifen, die Anteile der Krafträder in den Jahren von 1960 bis 1962 von 8,1 % auf 6,4 % und weiter auf 4,4 % zurück. Die Anteile der Personenkraftwagen nehmen dagegen, in den dem Vergleich zu Grunde liegenden Jahren von 59,1 % auf 62,9 % und 67,7 % zu. Die Anteile für die an Unfällen beteiligten Lastkraftwagen blieben während der drei Jahre nahezu unverändert. Bemerkenswert ist die rückläufige Entwicklung der Anteile der unfallbeteiligten Mopeds von

Die an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer in den Jahren 1960 bis 1962 in Baden-Württemberg

Verkehrsteilnehmer	1960		1961		1962	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Krafträder zusammen ..	20 061	8,1	16 294	6,4	11 891	4,4
Krafträder	12 431	5,0	9 782	3,8	6 863	2,6
Motorroller	7 630	3,1	6 512	2,6	5 028	1,8
Personenkraftwagen zus.	145 593	59,1	159 738	62,9	183 075	67,7
Personenkraftwagen ..	136 427	55,4	150 376	59,2	173 001	64,0
Kombinationskraftwag.	9 166	3,7	9 362	3,7	10 074	3,7
Kraftomnibusse zusammen	3 557	1,5	3 183	1,3	3 429	1,3
Lastkraftwagen zusammen	32 811	13,3	33 314	13,1	35 386	13,1
Lastkraftw. ohne Anh.	24 355	9,9	24 873	9,8	27 242	10,1
Lastkraftw. mit Anh.	8 456	3,4	8 441	3,3	8 144	3,0
Sattelschlepper	1 008	0,4	1 202	0,5	1 463	0,5
Zugmaschinen	2 716	1,1	2 420	0,9	2 444	0,9
Sonstige Kraftfahrzeuge	1 667	0,7	2 438	1,0	3 373	1,2
Straßenbahnen	1 993	0,8	2 100	0,8	2 085	0,8
Eisenbahnen	193	0,1	228	0,1	185	0,1
Bespannte Fuhrwerke ..	741	0,3	615	0,2	476	0,2
Fahrräder	10 083	4,1	9 740	3,8	8 355	3,1
Mopeds	13 017	5,3	10 414	4,1	6 705	2,4
Fußgänger	11 175	4,5	10 775	4,2	10 024	3,7
Geführte oder frei herumlaufende Tiere ..	1 009	0,4	989	0,4	715	0,3
Handwagen	310	0,1	238	0,1	214	0,1
Sonst. Verkehrsteilnehmer	441	0,2	497	0,2	585	0,2
Insgesamt	246 375	100	254 185	100	270 405	100

5,3 % auf 4,1 % und 2,4 % sowie die der Fahrräder von 4,1 % auf 3,8 % und 3,1 %. Eine ebenfalls abnehmende Tendenz läßt sich für die beteiligten Fußgänger feststellen, die nun auch schon durch mehrere Jahre anhält.

Tote und Verletzte

Bei den 40 922 Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden, die sich in Baden-Württemberg im Jahr 1962 ereignet haben, wurden 1782 Personen getötet. Das waren 212 weniger als im Jahr zuvor. Davon kamen 886 oder 49,7 % als Fahrzeugführer ums Leben. Weitere 340 Personen oder 19,1 % waren Mitfahrer. Als Fußgänger sind 556 Personen oder

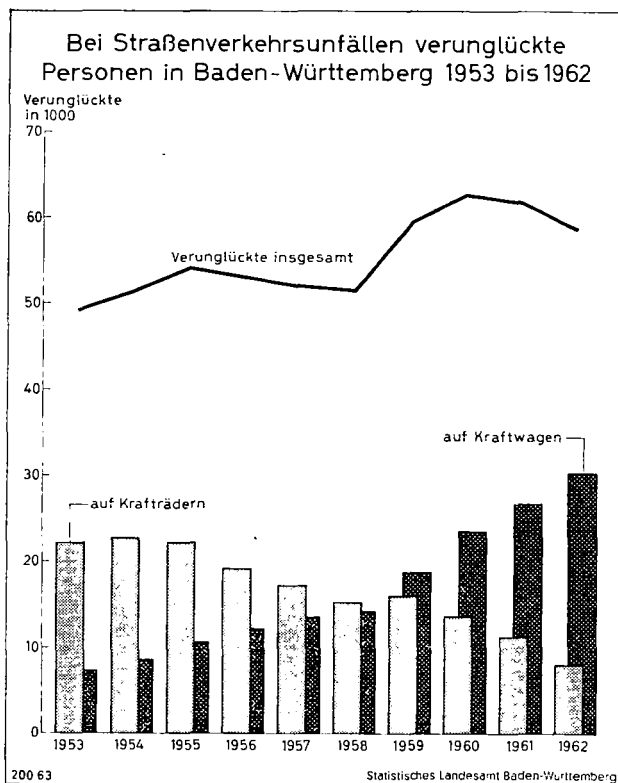
Die bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Personen nach der Art der Verletzung sowie nach der Art ihrer Verkehrsbeteiligung in Baden-Württemberg 1962

Verunglückt	Getötete	Verletzte	Zusammen	Dagegen		
			1962	1961	1960	
auf Krafträdern insgesamt ..	202	7 977	8 179	11 286	13 768	
Krafträder	152	4 859	5 011	7 121	8 800	
Motorrollern	50	3 118	3 168	4 165	4 968	
auf Kraftwagen insgesamt ..	688	29 748	30 436	26 724	23 621	
Personenkraftwagen	577	26 857	27 434	24 035	21 131	
Kraftomnibus	1	615	616	548	504	
Lastkraftw. ohne Anh.	33	1 533	1 566	1 412	1 169	
Lastkraftw. mit Anh.	13	320	333	331	362	
Zugmaschinen ¹⁾	64	423	487	398	455	
auf Fahrrädern insgesamt ..	316	9 853	10 169	13 372	14 810	
Fahrräder	195	5 418	5 613	6 493	6 552	
Mopeds	121	4 435	4 556	6 879	8 258	
als Fußgänger	556	8 489	9 045	9 780	10 000	
auf andere Art	20	762	782	717	680	
dar. auf Straßenbahnen ..	1	489	490	369	311	
Insgesamt	1 782	56 829	58 611	61 879	62 879	

¹⁾ Einschließlich sonstiger Kraftfahrzeuge

Hauptergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik in Baden-Württemberg nach Kreisen

Kreise Regierungsbezirke Land	Unfälle insgesamt			Getötete			Verletzte			Verunglückte insgesamt		
	1961	1962	Veränderung in %	1961	1962	Veränderung in %	1961	1962	Veränderung in %	1961	1962	Veränderung in %
Stuttgart Stadtkreis	15 293	15 818	+ 3,4	110	89	- 19,1	4 329	4 096	- 3,4	4 439	4 185	- 5,7
Heilbronn "	1 926	2 032	+ 5,5	19	19	0,0	776	713	- 8,1	795	732	- 7,9
Ulm "	2 277	2 311	+ 1,5	17	14	- 17,7	807	684	- 15,4	824	698	- 15,3
Aalen Landkreis	1 757	1 995	+ 13,5	31	30	- 3,2	953	902	- 3,4	984	932	- 5,3
Backnang "	1 299	1 365	+ 5,1	22	23	+ 4,5	730	644	- 11,8	752	667	- 11,3
Böblingen "	2 500	2 750	+ 10,0	40	33	- 17,5	1 150	1 216	+ 5,7	1 190	1 249	+ 5,0
Crailsheim "	862	1 007	+ 11,7	15	11	- 26,7	454	439	- 3,3	469	450	- 4,1
Eßlingen "	3 418	3 688	+ 7,9	24	44	+ 83,3	1 434	1 339	- 6,6	1 458	1 383	- 5,1
Göppingen "	2 936	3 313	+ 12,8	56	64	+ 14,3	1 256	1 274	+ 1,4	1 312	1 338	+ 2,0
Heidenheim "	1 483	1 543	+ 4,0	24	32	+ 33,3	768	658	- 14,3	792	690	- 12,9
Heilbronn "	1 832	1 994	+ 8,8	44	42	- 4,5	977	943	- 3,5	1 021	985	- 3,5
Künzelsau "	394	393	- 0,3	7	10	+ 42,8	192	170	- 11,5	199	180	- 9,6
Leonberg "	1 547	1 683	+ 8,8	25	19	- 24,0	819	812	- 0,9	844	831	- 1,6
Ludwigsburg "	3 698	3 998	+ 8,1	51	62	+ 21,6	1 664	1 699	+ 2,1	1 715	1 761	+ 2,7
Mergentheim "	758	798	+ 5,3	16	3	- 81,3	311	302	- 2,9	327	305	- 6,7
Nürtingen "	1 863	2 053	+ 10,2	33	18	- 45,5	956	936	- 2,1	989	954	- 3,5
Öhringen "	560	586	+ 4,6	12	14	+ 16,7	296	249	- 15,9	308	263	- 14,6
Schwäbisch Gmünd "	1 424	1 548	+ 8,7	14	18	+ 28,6	659	670	+ 1,7	673	688	+ 2,2
Schwäbisch Hall "	1 070	1 128	+ 5,4	29	18	- 37,9	463	420	- 9,3	492	438	- 11,0
Ulm "	1 393	1 520	+ 9,1	36	27	- 25,0	717	744	+ 3,8	753	771	+ 2,4
Vaihingen "	890	973	+ 9,3	14	18	+ 28,6	425	452	+ 6,3	439	470	+ 7,1
Waiblingen "	2 953	2 960	+ 0,2	30	31	+ 3,3	1 334	1 302	- 2,4	1 364	1 333	- 2,3
Nordwürttemberg	52 133	55 456	+ 6,4	669	639	- 4,5	21 470	20 664	- 3,8	22 139	21 303	- 3,8
Karlsruhe Stadtkreis	6 218	6 402	+ 3,0	58	55	- 5,2	2 447	2 123	- 13,3	2 505	2 178	- 13,1
Heidelberg "	4 549	4 526	- 0,5	37	34	- 8,1	1 565	1 355	- 13,4	1 602	1 389	- 13,3
Mannheim "	8 723	9 391	+ 7,7	72	61	- 15,3	3 301	3 140	- 4,9	3 373	3 201	- 5,1
Pforzheim Landkreis	1 626	1 689	+ 3,9	15	14	- 6,7	577	561	- 2,8	592	575	- 2,8
Bruchsal "	1 708	2 118	+ 24,0	44	39	- 11,4	990	986	- 0,4	1 034	1 025	- 0,9
Buchen "	690	743	+ 7,7	19	9	- 52,6	357	292	- 18,2	376	301	- 19,9
Heidelberg "	2 156	2 380	+ 10,4	24	25	+ 4,2	937	905	- 3,4	961	930	- 3,2
Karlsruhe "	2 136	2 314	+ 8,3	45	50	+ 11,1	1 200	1 142	- 4,8	1 245	1 192	- 4,3
Mannheim "	2 357	2 646	+ 12,3	48	44	- 8,3	1 222	1 162	- 4,9	1 270	1 206	- 5,0
Mosbach "	879	896	+ 1,9	11	20	+ 81,8	395	382	- 3,3	406	402	- 1,0
Pforzheim "	980	943	- 3,8	31	17	- 45,2	534	428	- 19,9	565	445	- 21,2
Sinsheim "	796	843	+ 5,9	14	20	+ 42,9	389	351	- 9,8	403	371	- 7,9
Tauberbischofsheim "	1 055	1 199	+ 13,6	15	19	+ 26,7	399	373	- 6,5	414	392	- 5,3
Nordbaden	33 873	36 090	+ 6,5	433	407	- 6,0	14 313	13 200	- 7,8	14 746	13 607	- 7,7
Freiburg i. Breisgau Stadtkreis	3 700	3 686	- 0,4	28	30	+ 7,1	1 620	1 341	- 17,2	1 648	1 371	- 16,8
Baden-Baden "	977	944	- 3,4	6	3	- 50,0	343	280	- 18,4	349	283	- 19,0
Bühl Landkreis	1 024	1 049	+ 2,4	35	19	- 45,7	657	592	- 9,9	692	611	- 11,7
Donauessingen "	973	1 120	+ 15,1	17	24	+ 41,2	521	610	+ 17,1	538	634	+ 17,8
Emmendingen "	1 413	1 307	- 7,5	39	23	- 41,0	755	725	- 4,0	794	748	- 5,8
Freiburg "	1 172	1 185	+ 1,1	25	18	- 28,0	680	673	- 1,0	705	691	- 2,0
Hochschwarzwald "	851	959	+ 12,7	17	15	- 11,8	454	433	- 4,6	471	448	- 4,9
Kehl "	888	900	+ 1,3	18	14	- 22,2	519	398	- 23,3	537	412	- 26,3
Konstanz "	2 758	2 798	+ 1,4	47	35	- 25,5	1 428	1 215	- 14,9	1 475	1 250	- 15,3
Lahr "	938	855	- 8,8	40	17	- 57,5	648	496	- 23,5	688	513	- 25,4
Lörrach "	1 605	1 746	+ 8,8	31	26	- 16,2	787	826	+ 4,9	818	852	+ 4,2
Müllheim "	875	794	- 9,3	11	14	+ 27,3	456	383	- 16,0	467	397	- 15,0
Offenburg "	1 406	1 464	+ 4,1	20	22	+ 10,0	754	719	- 4,6	774	741	- 4,3
Rastatt "	1 644	1 679	+ 2,1	32	34	+ 6,2	869	849	- 2,3	901	883	- 2,0
Säckingen "	659	708	+ 7,4	22	10	- 54,5	376	375	- 0,3	398	385	- 3,3
Stockach "	671	725	+ 8,0	23	17	- 26,1	327	354	+ 8,3	350	371	+ 6,0
Überlingen "	982	953	- 3,0	15	22	+ 46,7	539	447	- 17,1	554	469	- 15,4
Villingen "	1 248	1 404	+ 12,5	30	19	- 36,6	677	564	- 16,6	707	583	- 17,5
Waldshut "	696	717	+ 3,0	19	17	- 10,5	417	386	- 7,4	436	403	- 7,6
Wolfach "	761	754	- 1,0	16	17	+ 6,2	397	402	+ 1,2	413	419	+ 1,5
Südbaden	25 241	25 747	+ 2,0	491	396	- 19,4	13 224	12 068	- 8,8	13 715	12 464	- 9,1
Balingen Landkreis	1 309	1 545	+ 18,0	28	22	- 21,4	692	608	- 12,1	720	630	- 12,5
Biberach "	1 387	1 555	+ 12,1	29	27	- 8,9	773	727	- 6,0	802	754	- 6,0
Calw "	1 789	2 037	+ 13,9	36	24	- 33,3	989	983	- 0,4	1 025	1 007	- 1,8
Ehingen "	481	535	+ 11,2	12	6	- 50,0	236	289	+ 22,5	248	295	+ 18,9
Freudenstadt "	885	1 025	+ 15,8	15	23	+ 53,3	446	486	+ 9,0	461	509	+ 10,4
Heddingen "	680	755	+ 11,0	22	9	- 60,1	379	384	+ 1,3	401	393	- 2,0
Horb "	525	525	-	10	13	+ 30,0	317	266	- 16,1	327	279	- 14,7
Münsingen "	497	608	+ 22,3	16	14	- 12,5	287	287	-	303	301	- 0,7
Ravensburg "	1 943	2 104	+ 8,3	32	25	- 21,9	886	869	- 2,0	918	894	- 2,6
Reutlingen "	2 716	2 957	+ 8,9	48	24	- 50,0	1 234	1 210	- 2,0	1 282	1 234	- 3,7
Rottweil "	1 640	1 809	+ 10,3	32	29	- 9,4	714	748	+ 4,8	746	777	+ 4,1
Saulgau "	955	1 018	+ 6,6	22	18	- 18,2	519	521	+ 0,4	541	539	- 0,4
Sigmaringen "	902	1 025	+ 13,6	13	17	+ 30,7	384	432	+ 12,5	397	449	+ 13,1
Tettnang "	1 507	1 755	+ 16,5	27	20	- 26,0	778	767	- 1,4	805	787	- 2,2
Tübingen "	2 326	2 518	+ 8,2	19	24	+ 26,3	1 004	1 039	+ 3,5	1 023	1 063	+ 3,9
Tuttlingen "	1 085	1 275	+ 17,5	14	17	+ 21,4	515	556	+ 8,0	529	573	+ 8,3
Wangen "	1 364	1 476	+ 8,2	26	28	+ 7,7	725	725	-	751	753	+ 0,3
Südwestfalen-Hohenzollern	21 991	24 522	+ 11,5	401	340	- 15,2	10 878	10 897	+ 0,2	11 279	11 237	- 0,4
Baden-Württemberg	133 238	141 815	+ 6,4	1 994	1 782	- 10,6	59 885	56 829	- 5,1	61 879	58 611	- 5,3



31,2 % bei Straßenverkehrsunfällen tödlich verunglückt. Recht aufschlußreich ist der Vergleich der Veränderungen von 1961 auf 1962 mit den Zahlen der Getöteten in ihrer Gliederung nach den hauptsächlichsten Verkehrsteilnehmerarten. Der Rückgang der Zahlen der Toten und Verletzten läßt sich im wesentlichen auf die Abnahme der motorisierten Zweiräder, wie Krafträder, Motorroller und Mopeds im Verkehr zurückführen. Die Bestände dieser Fahrzeuge nehmen von Jahr zu Jahr ab. Dagegen steigen die Zahlen der auf Personenkraftwagen tödlich verunglückten Personen weiter an. Wiederum zeigt sich, daß die Umschichtungen im Fahrzeugbestand die Entwicklung der Gesamtzahlen der Verunglückten, insbesondere aber die der Getöteten, in weit stärkerem Maße beeinflußt als allgemein angenommen wird. Erfreulich ist, daß sich die Zahl der getöteten Fußgänger um 78 von 634 im Jahr 1961 auf 556 im Jahr 1962 ermäßigt hat und daß dieser Rückgang in der Hauptsache in der Altersklasse der älteren Personen, die sich im heutigen dichten Straßenverkehr nur noch schwer zurechtfinden, erfolgt ist. Die Zahl der getöteten Fußgänger, die 65 und mehr Jahre alt waren, ging um 66 auf 225 zurück.

Weiterhin wurden bei den Unfällen mit Personenschaden 56 829 Personen verletzt; davon waren 16 826 Schwerverletzte, die zu stationärer Behandlung in Krankenanstalten eingeliefert werden mußten, während 40 003 Verunglückte mit nur leichteren Verletzungen davon kamen. Die Zahl der Schwerverletzten hat im Jahr 1962, bei einem Vergleich mit dem Vorjahr, um 4,4 % abgenommen. Beachtlich schwächer war der Rückgang um 2,9 % bei den Zahlen der Leichtverletzten. Eine ähnliche Entwicklung konnte schon im Jahr 1961 festgestellt werden. Damals betrug die Abnahme der Zahl der Schwerverletzten 5,6 %, während sich für die Zahlen der Leichtverletzten keine bedeutenderen Veränderungen ergaben.

Das nebenstehende Schaubild vermittelt einen Gesamtüberblick über die Entwicklung der Zahlen der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Personen für die Jahre 1953 bis 1962. Der Verlauf der Kurve für die Gesamtzahlen der Verunglückten ist rechnerisch das Ergebnis der gegensätzlichen Entwicklung der Zahlen der auf Krafträdern bzw. Kraftwagen

verunglückten Personen. Beeinflußt durch den Rückgang bei den Krafträdern hat sich die Gesamtsumme der Toten und Verletzten von 1956 bis 1958 aber auch seit 1961 verringert.

Die Straßenverkehrsunfälle nach Kreisen

In der Zusammenstellung der Hauptergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik für das Jahr 1962 nach kleineren Verwaltungsbezirken des Landes treten die unfallreicheren Gebietsteile aber auch die Stadt- und Landkreise mit verhältnismäßig günstigeren Ergebnissen deutlich hervor. Man braucht dazu nur die in der Tabelle errechneten Prozentsätze der einzelnen Kreise für die Veränderungen gegenüber dem Jahr 1961 untereinander oder aber mit entsprechenden Anteilen der Regierungsbezirke oder des Landes vergleichen. Dabei muß allerdings berücksichtigt werden, daß es sich in vielen Fällen bei Kreiszahlen um schon verhältnismäßig kleine statistische Massen handelt. Das gilt insbesondere für die Zahl der Getöteten, die schon sehr stark vom Zufall beeinflußt sein können. Mit diesen Ergebnissen soll den Stadt- und Landkreisen die Möglichkeit gegeben werden, sich ein Bild davon zu machen, wie sich die Hauptergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik in ihren Verwaltungsbezirken, etwa gegenüber vergleichbaren Nachbarkreisen von 1961 auf 1962 verändert haben.

Im einzelnen kann man feststellen, daß die Gesamtzahlen der Straßenverkehrsunfälle in den vier Regierungsbezirken von 1961 auf 1962 zugenommen haben und damit der schon für das Land aufgezeigten Entwicklung folgen. Am niedrigsten war die Zunahme der Unfallzahlen mit 2,0 % in Südbaden, am höchsten mit 11,5 % im Regierungsbezirk Südwürttemberg-Hohenzollern. Auch in den Stadt- und Landkreisen haben die Unfallzahlen, in freilich unterschiedlicher Stärke, im allgemeinen zugenommen. Lediglich in den Landkreisen Künzelsau, Pforzheim, Müllheim, Überlingen, Wolfach, und Horb sowie in den Stadtkreisen Heidelberg und Baden-Baden blieben die Gesamtzahlen der Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1962 unter dem Vorjahresstand.

Dagegen hat sich die Gesamtzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Personen in 55 von den insgesamt 72 Stadt- und Landkreisen Baden-Württembergs verringert. In weiteren 12 Kreisen wurden im Berichtsjahr zum Teil erheblich mehr Verunglückte gezählt als im Jahr 1961.

Erste Ergebnisse für 1963

Im Jahr 1963 ist die Gesamtzahl der Straßenverkehrsunfälle bedingt durch das Ansteigen der Sachschadensfälle gegenüber dem Vorjahr nach ersten vorläufigen Ergebnissen von 141 815 auf 151 851 oder um 7,1 % gestiegen. Die Zunahme der Unfälle, die in diesem Umfang auch schon 1962 festgestellt werden konnte, hielt damit unverändert an. Bemerkenswert dabei ist, daß sich die Zahl der Unfälle, bei denen Personen getötet oder verletzt worden sind, von 40 922 im Jahr 1962 auf 41 108 im Jahr 1963 etwas erhöht hat. Die sich seit dem Jahr 1961 abzeichnende rückläufige Entwicklung der Zahlen der Personenschadensfälle hat damit zunächst ihren Abschluß gefunden. Die Zahl der Unfälle, die lediglich Sachschaden zur Folge hatten, ist bei wachsender Verkehrsdichte von 100 893 im Jahr 1962 auf 110 743 im Jahr 1963 gestiegen. Das bedeutet eine jährliche Steigerung um rund 10 % gegenüber einer Zunahme um 16 % im Jahr zuvor.

Bei den Unfällen mit Personenschaden wurden im Jahre 1963 in Baden-Württemberg im Fahrverkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen 1872 Personen getötet und 57 590 Personen verletzt. Bei 17 058 Personen, sie wurden von den Polizeidienststellen als Schwerverletzte gemeldet, war eine stationäre Behandlung erforderlich. Die übrigen 40 532 verunglückten Personen erlitten nur Verletzungen leichter Art.

Im täglichen Durchschnitt wurden nach diesen vorläufigen Ergebnissen im Jahr 1963 in Baden-Württemberg bei insgesamt 416 Straßenverkehrsunfällen 5 Tote, 47 Schwerverletzte und 111 Leichtverletzte gezählt.

Dipl.-Ing. Norbert Mach