
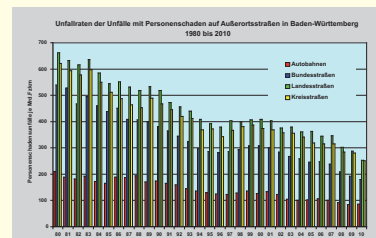
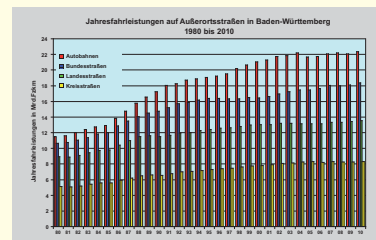




# Straßenverkehr in Baden-Württemberg

 Jahresvergleich 2010/2009



Baden-Württemberg



**INHALT**

<b>1 Überblick</b> .....	<b>4</b>
<b>2 Verkehr</b> .....	<b>5</b>
2.1 Kfz-Bestand .....	5
2.2 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) .....	7
2.3 Jahresfahrleistungen .....	8
2.4 Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr .....	9
<b>3 Unfallgeschehen</b> .....	<b>12</b>
3.1 Unfallsituation 2010/2009 .....	12
3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2010 .....	13
3.3 Unfallraten .....	13
3.4 Unfallursachen .....	14
<b>4 Ausblick</b> .....	<b>18</b>
Quellen .....	19
Verteilerhinweise .....	19

**Impressum**

**Herausgeber:**  
 Regierungspräsidium Tübingen  
 Abt. 9, Landesstelle für Straßentechnik  
 Ref. 95, Straßenverkehrszentrale BW  
 Heilbronner Straße 300-302  
 70469 Stuttgart



**Bearbeitung:**  
 Büro für angewandte Statistik  
 Prämienstraße 19  
 52076 Aachen

**November 2011**

**Fotografie und Gestaltung:**  
 Maerzke Grafik Design, Leonberg

Das Heft wird in beschränkter Stückzahl herausgegeben;  
 die Arbeit ist in den Internet-Auftritt des Innenministeriums Baden-Württemberg,  
 sowie des Regierungspräsidiums Tübingen gestellt.

Ein Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit Genehmigung  
 des Regierungspräsidiums Tübingen gestattet.

Regierungspräsidium Tübingen  
 Abt. 9, Landesstelle für Straßentechnik  
 Heilbronner Straße 300-302  
 70469 Stuttgart

November 2011

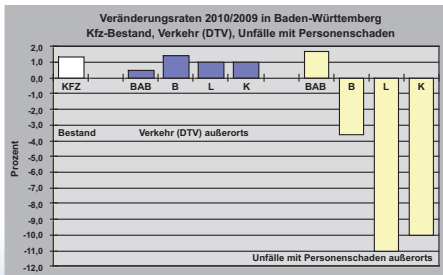


# 1 Überblick

Auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes (Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) in Baden-Württemberg hat sich die Verkehrsmenge 2010 gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht. Angestiegen ist auch der Kfz-Bestand. Deutlich rückläufig war die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen insgesamt (innerorts und außerorts).

### Die Entwicklungen im einzelnen:

Die mittlere Verkehrsbelastung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, **DTV**) veränderte sich auf den genannten Straßen im Durchschnitt um **+ 0,7 %**. Auf den Autobahnen erhöhte sich der Verkehr um 0,5 %, auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen war der Zuwachs etwas höher.



Auch die **Jahresfahrleistung** lag auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Verkehrs insgesamt mit 62,6 Mrd.Kfzkm um 1,3 % höher als im Vorjahr.

Die Anzahl der **Unfälle mit Personenschaden** verringerte sich auf allen Straßen insgesamt auf 33.931 (- 5,5 %). Die Anzahl der Verletzten ging bei diesen Unfällen auf 44.681 (- 4,7 %) zurück. Bei Verkehrsunfällen getötet wurden 494 Personen (- 7,7 %), davon außerorts 361 (- 5,7%). Auf den Autobahnen des Landes wurden 1.942 Personenschadensunfälle registriert (+ 1,7 %), bei Verkehrsunfällen getötet wurden dort 35 Personen, 10 weniger als 2009.

Die **Unfallraten** der Personenschadensunfälle verringerten sich auf den betrachteten Straßen insgesamt um 7,5 % von 186 auf 172 Unfälle je Mrd.Kfzkm.

Der **Kfz-Bestand** (ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge) erhöhte sich um 1,4 % auf 7.041 Mio. Fahrzeuge zum 31.12.2010.

TABELLE 1

Außerorts	Durchschnittlicher täglicher Verkehr Kfz/24h		Jahresfahrleistung Mrd.Kfzkm		Unfälle mit Personenschaden Anzahl		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden je Mrd.Kfzkm	
	10/09	10/09	10/09	10/09	10/09	10/09	10/09	10/09
<b>Autobahnen</b>	58.490	+ 0,5 %	22.340	+ 1,2 %	1.942	+ 1,7 %	87	+ 0,0 %
<b>Bundesstraßen</b>	14.124	+ 1,5 %	18.384	+ 1,7 %	3.308	- 3,6 %	180	- 5,3 %
<b>Landesstraßen</b>	4.885	+ 1,0 %	13.545	+ 1,0 %	3.427	- 11,0 %	253	- 11,8 %
<b>Kreisstraßen</b>	2.475	+ 1,0 %	8.330	+ 1,0 %	2.085	- 10,0 %	250	- 11,0 %

# 2 Verkehr

### 2.1 Kfz-BESTAND

Der **Kfz-Bestand** (Kfz mit amtlichem Kennzeichen) hat in Baden-Württemberg 2010 weiterhin zugenommen. Am Jahresende waren 7.041 Mio. Kraftfahrzeuge registriert, das bedeutet gegenüber dem 31.12.09 einen Anstieg um 1,4 %. Damit lag der Zuwachs etwas höher als in den Vorjahren (2009/2008: +1,1 %, 2007/2006: +0,5 %, 2008/2007: +0,8 %) aber immer noch deutlich unter der Entwicklung der Jahre 2000 und 2001 als der Kfz-Bestand noch um 3,8 % bzw. 2,0 % angestiegen war. Der Anteil der in Baden-Württemberg zugelassenen Kfz am bundesweiten Kfz-Bestand betrug am Jahresende 2010 13,8 %. Mit + 1,4 % gleicht die Kfz-Bestandsentwicklung im Bundesgebiet der in Baden-Württemberg.

Der **Pkw-Bestand** in Baden-Württemberg betrug am 31.12.2010 5,794 Mio. Fahrzeuge, das waren 82,3 % des Kfz-Bestandes in Baden-Württemberg und 13,7 % des Pkw-Bestandes im Bundesgebiet.

Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Pkw betrug in Baden-Württemberg 31,8 % (Vorjahr 31,5 %), im Bundesgebiet 32,7 % (32,4 %).

5,0 % des baden-württembergischen Pkw-Bestandes waren Cabrios (Vorjahr 4,9 %), bundesweit betrug dieser Anteil 4,2 % (4,1 %).

Mit 53,0 % bzw. 52,7 % unterschieden sich die Anteile der Pkw in der mittleren Hubraumklasse von 1.400 cm bis 2.000 ccm zwischen Baden-Württemberg und dem Bundesgebiet nur geringfügig. In der kleinen Hubraumklasse unter 1.400 ccm lag der Anteil bundesweit mit 31,7 % höher als in Baden-Württemberg mit 28,7 %. Umgekehrt waren die Verhältnisse dementsprechend bei den hubraumstärkeren Pkw mit 2.000 ccm und mehr. Ihr Anteil war im Bundesgebiet mit 15,6 % niedriger als in Baden-Württemberg, wo 18,2 % der zugelassenen Pkw am 31.12.2010 in die hubraumstarke Klasse fielen. Der Anteil der kleinen Hubraumklasse ist gegenüber 2008 sowohl in Baden-Württemberg als auch im Bundesgebiet um rd. 2 Prozentpunkt gestiegen („Abwrackprämie“). In der mittleren Hubraumklasse gingen die Anteile entsprechend zurück, in der Klasse 2000 ccm und mehr gab es nahezu keine Veränderung.

Der Bestand an **Nutzfahrzeugen**<sup>1)</sup> betrug am 31.12.2010 in Baden-Württemberg 673.525 Fahrzeuge, das waren 9,6 % des Kfz-Bestandes des Landes und 14,1 % des Nutzfahrzeugbestandes im Bundesgebiet. Den größten Anteil an den Nutzfahrzeugen hatten in Baden-Württemberg die Lastkraftwagen (288.153, 42,8 %) gefolgt von den land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (200.016, 29,7 %).

<sup>1)</sup> Kraftfahrzeuge, die auf Grund ihrer Bauart zum Transport von Personen, Gütern und/oder zum Ziehen von Anhängern und/oder zum Ziehen von Personenkraftwagen und Krafträder sind ausgeschlossen

Baden-Württemberg	K F Z	P K W	N F Z <sup>1)</sup>	K R A D
<b>Bestand 2010</b>	7.040.779	5.794.361	673.525	572.893
<b>Veränderung 2010/2009</b>	+ 1,4 %	+ 1,3 %	+ 1,6 %	+ 1,8 %
<b>Anteil am Bundesgebiet</b>	13,8 %	13,7 %	14,1 %	15,0 %
<b>Bundesgebiet</b>				
<b>Bestand 2010</b>	50.902.131	42.301.563	4.772.674	3.827.894
<b>Veränderung 2010/2009</b>	+ 1,4 %	+ 1,4 %	+ 1,9 %	+ 1,7 %

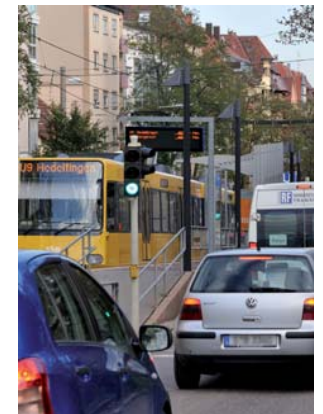
Der Bestand an **Krafträdern** betrug am 31.12.2010 in Baden-Württemberg 572.893 Fahrzeuge, das waren 8,1 % des Kfz-Bestandes des Landes und 15,0 % des Kradbestandes im Bundesgebiet.

Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Krafträder betrug in Baden-Württemberg 13,9 % und entsprach damit dem Anteil im Bundesgebiet (13,8 %).

Die **Kraftfahrzeugdichte** betrug in Baden-Württemberg 655 Kfz/1.000 Einwohner. Sie lag damit um 5,3 % über dem entsprechenden Wert im Bundesgebiet von 622. Der Regierungsbezirk mit der höchsten Kfz-Dichte war Tübingen mit 691 Kfz/1.000 Einwohner gefolgt von den Regierungsbezirken Stuttgart mit 661, Freiburg mit 654 und Karlsruhe mit 624 Kraftfahrzeugen auf 1.000 Einwohner. Unter den Kreisen und kreisfreien Städten hatte der Hohenlohekreis mit 820 Kfz pro 1.000 Einwohner die höchste Dichte. Die niedrigste Dichte wurde vom Kraftfahrtbundesamt für die Stadt Heidelberg mit 428 Kfz/1.000 Einwohner ausgewiesen.

TABELLE 3

Hubraumklasse	Anteile an Pkw gesamt	
	BW	Bundesgebiet
weniger als 1400 ccm	28,7 %	31,7 %
1400 bis < 1700 ccm	19,1 %	20,5 %
1700 bis < 2000 ccm	33,9 %	32,2 %
2000 ccm und mehr	18,2 %	15,6 %





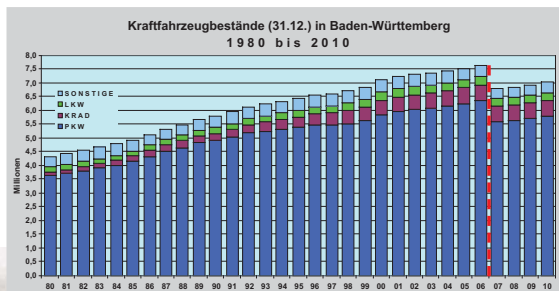


<sup>2)</sup> In den bisherigen Statistiken des KBA war die Anzahl der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge enthalten. Seit dem 01.03.2007 gelten alle Arten von Abmeldungen – also auch die sogenannten vorübergehenden Stilllegungen als „Außerbetriebsetzungen“. Dies hat zur Folge, dass der Fahrzeugbestand nunmehr lediglich den „fließenden Verkehr“ einschließlich Saisonkennzeichen enthält. Zu Vergleichszwecken wurden vom KBA die Bestandsdaten des Vorjahres (31.12.2006) auf Bundesebene für alle Fahrzeugarten angepasst. Auf Länderebene erfolgte die Anpassung nur für Kfz insgesamt. Eine Ermittlung von nach Fahrzeugarten differenzierten Veränderungen des Kfz-Bestandes im Vergleich zu den Vorjahren ist somit auf Länderebene seit 2007 nicht mehr möglich.

### Bestandsentwicklung in Baden-Württemberg 1980 bis 2010

Wegen einer im März 2007 vollzogenen Umstellung der Bestandsstatistik<sup>2)</sup> beziehen sich die Ausführungen im nächsten Absatz nur auf den Zeitraum 1980 bis 2006.

Der Bestand an Kraftfahrzeugen insgesamt (mit und ohne Kfz-Brief) hat sich zwischen 1980 und 2006 (jeweils 31.12.) um 76,9% auf über 7,6 Millionen erhöht. Besonders stark war der Zuwachs bei den Krädern von 114 Tsd. 1980 auf 590 Tsd. (+ 418 %). Der Pkw-Bestand erhöhte sich in den vergangenen 26 Jahren um 74,0%, sein Anteil am Kfz-Bestand insgesamt betrug Ende 2006 83,2%. Der Lkw-Bestand erhöhte sich seit 1980 um 61,8%.



Seit 2007 ist der Kfz-Bestand in Baden-Württemberg um 3,3 % angestiegen. Dabei erhöhte sich der Pkw-Bestand um 2,9 %, der Bestand an Krafträdern nahm um 7,8 % zu und bei den Lkw gab es einen Zuwachs von 4,3 %.

### Pkw-Bestand nach Antriebsarten

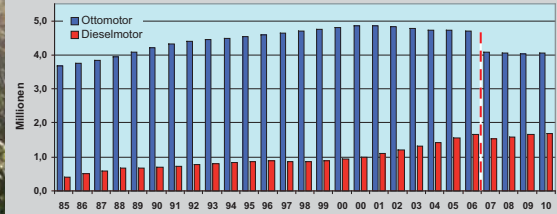
Von den am 31.12.2006 zugelassenen 6,533 Mio. Pkw (inkl. Wohnmobile und Krankenwagen) waren knapp 1,7 Mio. oder rd. 26 % Diesel-Pkw. 1985 waren es nur 392 Tsd. bzw. 9,6%. Zwischen 2002 und 2006 ist der Bestand an Diesel-Pkw um 50 % angestiegen, die Bestandsentwicklung bei den Pkw mit Ottomotor war dagegen seit 2002 rückläufig (- 3,6%). Der Anteil der Diesel-Pkw an Pkw mit Diesel- und Ottomotor insgesamt (ohne Pkw mit Gas und Elektroantrieb) betrug am 31.12.2006 27,4 %.

Seit 2007 ist der Bestand an Benzin-Pkw um 0,7 % zurückgegangen, der Bestand an Diesel-Pkw hat dagegen um 10,5 % zugenommen. Der Anteil von Diesel-Pkw an den Pkw mit Diesel- und Ottomotor insgesamt betrug am Jahresende 2010 29,6 %.

Durch Gas angetrieben wurden Ende 2010 37.475 Pkw. Der Bestand dieser Fahrzeuge hat sich gegenüber dem Vorjahr zwar um 17,3 % weiterhin erhöht, dennoch ist sein Anteil am Pkw-Bestand des Landes mit 0,65 % weiterhin nur gering.

### Bestandsentwicklung der Pkw mit Otto- und Dieselmotor in Baden-Württemberg 1985 bis 2010

(bis 2000 Stand 01.07., dann 31.12.)



### 2.2 DURCHSCHNITTLICHE TÄGLICHE VERKEHRSTÄRKEN (DTV)

Die Berechnungen zur Verkehrsentwicklung 2010/2009 basieren auf der Datenauswertung von 146 in Baden-Württemberg betriebenen automatischen Dauerzählstellen. Von 33 Zählgeräten auf Autobahnen, 70 auf Bundes- und 43 auf Landesstraßen liegen zur Ermittlung der DTV-Werte weitgehend vollständige und plausible Daten vor. Aus diesen Einzel-DTV-Werten werden je Straßenklasse monatlich und jährlich durchschnittliche Veränderungsdaten berechnet, mit denen die straßenklassenspezifischen DTV-Werte der flächendeckenden Straßenverkehrszählung (SVZ) 2005 fortgeschrieben werden. Diese wurden bei den Bundesstraßen mit den DTV-Werten der SVZ 2010 abgeglichen (www.svz-bw.de). Bei den Landes- und Kreisstraßen wurden für 2010 die anhand der automatischen Dauerzählstellen fortgeschriebenen Werte zugrunde gelegt. Diese Ergebnisse weichen von den Veröffentlichungen des Verkehrsmonitorings aufgrund der unterschiedlichen Hochrechnungsmethodik ab. Nach diesen Berechnungen ergaben sich für den **Kfz-Verkehr** 2010 auf den freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs folgende DTV-Werte und Veränderungen gegenüber 2009:

TABELLE 4

	DTV (Kfz/24h)	VERÄNDERUNGEN 2010/2009	
BAB	58.490	+ 270	+ 0,5 %
B	14.124	+ 207	+ 1,5 %
L	4.885	+ 50	+ 1,0 %
K	2.475	+ 25	+ 1,0 %

Auf den Autobahnen des Landes gab es 2010 mit + 0,5 % im Vergleich zum Vorjahr einen leichten Verkehrszuwachs, auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen fiel der Anstieg etwas stärker aus. An den Werktagen Montag – Freitag war die Entwicklung geringfügig stärker als an allen Tagen des Jahres. An den Sonn- und Feiertagen gab es dagegen deutliche Verkehrsrückgänge von - 1,2 % bis - 2,2 %.

TABELLE 5: VERÄNDERUNGEN DER DTV-WERTE 2010/2009

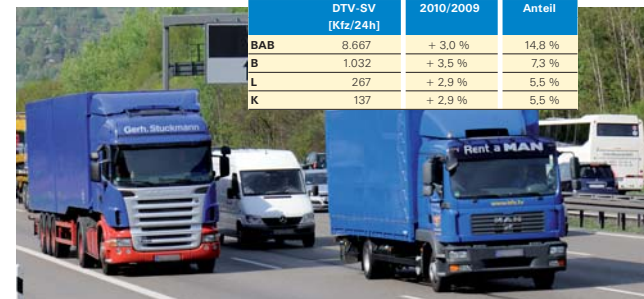
	Sonn-/Feiertage	Montag-Freitag
BAB	- 1,3 %	+ 1,2 %
B	- 1,2 %	+ 1,6 %
L, K	- 2,2 %	+ 1,4 %

Der **Schwerverkehr** (SV, Kfz>3,5 t zul. Gesamtgewicht) nahm nach der stark rückläufigen Entwicklung des Vorjahres in 2010 wieder zu. Auf den Autobahnen sowie Landes- und Kreisstraßen lag der Zuwachs bei rd. 3 %. Auf den Bundesstraßen erhöhte sich der Schwerverkehr mit 3,5 % noch stärker.

Das Niveau des Jahres 2008 ist damit jedoch noch nicht wieder erreicht.

TABELLE 6

	DTV-SV (Kfz/24h)	2010/2009	Anteil
BAB	8.667	+ 3,0 %	14,8 %
B	1.032	+ 3,5 %	7,3 %
L	267	+ 2,9 %	5,5 %
K	137	+ 2,9 %	5,5 %



### Hochbelastete Streckenabschnitte

Der **höchstbelastete Autobahnabschnitt** lag 2010 wie in den Vorjahren auf der A 8 zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und dem Autobahnkreuz Stuttgart mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 147.570 Kfz/24h. Es folgten die A 5 nördlich des Autobahndreiecks Karlsruhe mit 140.050 Kfz/24h und die A 81 südlich des Autobahnkreuzes Stuttgart mit 125.160 Kfz/24h. Auf der A 6 wurde die höchste Belastung bei Neckarsulm mit 89.040 Kfz/24h registriert.

Die zwei **höchstbelasteten Bundesstraßenabschnitte** lagen 2010 mit jeweils etwa 70.000 Kfz/24h auf der B 10: Stuttgart – Zuffenhausen (72.600) und Stuttgart – Hedelfingen (69.100). Es folgten die Zählstellen Echterdingen auf der B 27 mit 65.500 Kfz/24h und noch einmal die B 10 an der Zählstelle Plochingen mit 65.360 Kfz/24h.



### Langfristige DTV-Entwicklung in Baden-Württemberg

Zwischen 1980 und 2010 ist der Verkehr auf den Autobahnen um 65,7 % von 35.296 auf 58.487 Kfz/24h gestiegen, auf den Bundesstraßen um 68,7 % von 8.371 auf 14.124 Kfz/24h, auf den Landesstraßen um 62,0 % von 3.015 auf 4.885 Kfz/24h und auf den Kreisstraßen um 69,9 % von 1.457 auf 2.475 Kfz/24h.

Die Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken seit 1980 ist durch einen flachen Anstieg bis 1985, danach durch einen steilen Anstieg bis 1991 und danach durch wiederum relativ geringe Zunahmen gekennzeichnet, die sich auf den Bundesautobahnen zwischen 1997 und 2004 wieder etwas verstärkt haben. 2005 war die Entwicklung auf den Autobahnen erstmals in den vergangenen 25 Jahren rückläufig, 2006 bis 2010 sind wieder leichte Anstiege zu verzeichnen.

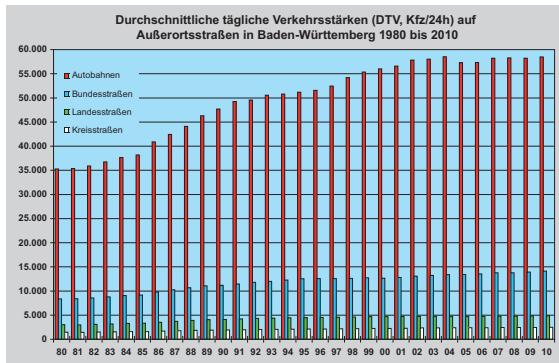


TABELLE 7

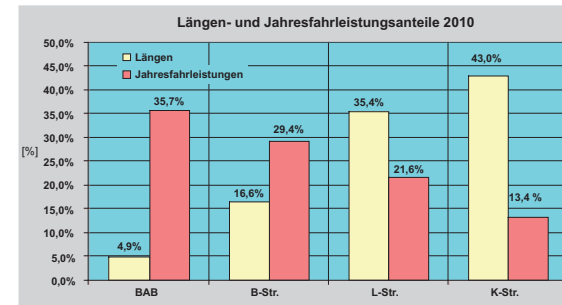
	Netzlänge 1.7. [km]	Veränderung 2010/2009	Fahrleistung [Mrd. Kfzkm]	Veränderung 2010/2009
Autobahnen	1.046,5	+ 0,5 %	22,340	+ 1,2 %
Bundesstraßen	3.566	+ 0,2 %	18,384	+ 1,7 %
Landesstraßen	7.596,5	- 0,0 %	13,545	+ 1,0 %
Kreisstraßen	9.221	- 0,1 %	8,330	+ 0,9 %
BAB+B+L+K	21.430	+ 0,0 %	62,599	+ 1,3 %

Der durchschnittliche jährliche Verkehrsanstieg lag zwischen 1980 und 1990 je nach Straßenklasse zwischen 2,8 % und 3,1 %. In dem Zeitraum 1990 bis 2010 verringerte sich der mittlere jährliche Zuwachs unabhängig von der Straßenklasse auf rd. 0,5 %.

### 2.3 JAHRESFAHRLEISTUNGEN

Aufgrund der nur geringen Längenveränderungen unterscheiden sich die Entwicklungen der Jahresfahrleistungen nur unbedeutend von den DTV-Entwicklungen. Auf den Autobahnen des Landes wurden von den Kraftfahrzeugen im Jahr 2010 rd. 22,340 Mrd. Kfzkm zurückgelegt.

Damit wurden auf den Autobahnen auch 2010 wieder die höchsten Fahrleistungen erbracht, gefolgt von den Bundes- und Landesstraßen und – mit deutlichem Abstand – von den Kreisstraßen. Auf den hier betrachteten Straßen (BAB, B, L, K) wurden 2010 von allen Kraftfahrzeugen 62,6 Mrd. Kfzkm zurückgelegt. Das sind gegenüber dem Vorjahr 1,3 % und gegenüber 1980 über 72 % mehr. Auf den Autobahnen hat sich die Fahrleistung seit 1980 um 95,7 % erhöht. Der BAB-Fahrleistungsanteil im Jahr 2010 betrug 35,7 %. Der Längenanteil am Außerortsnetz der BAB, B-, L- und K-Straßen betrug dagegen nur 4,9 %. Bei den Kreisstraßen waren die Verhältnisse umgekehrt: Einem nur geringen Fahrleistungsanteil von 13,4 % stand ein Längenanteil von 43,0 % gegenüber.



### 2.4 GRENZÜBERSCHREITENDER KFZ-VERKEHR

Zur Erhebung möglichst genauer Daten des grenzüberschreitenden Personen-, Güter- und Schwerverkehrs vor und nach Öffnung des EG-Binnenmarktes werden seit 1990 jährlich an einer Reihe von Grenzübergängen nach Frankreich und zur Schweiz Straßenverkehrsählungen durchgeführt.

Bei den Zählungen handelte es sich anfangs noch um eine Kombination aus manuellen 7-bis 16-Stunden-Zählungen an 8 Zähltagen pro Jahr und automatischen Zählungen mit transportablen Zählgeräten, die viermal jährlich an den Grenzübergängen für die Dauer von jeweils einer Woche zum Einsatz kamen. Die manuellen Zählungen und die Zählungen mit transportablen Geräten wurden sukzessive durch solche mit stationären, automatischen Zählgeräten ersetzt. Seit 1996 werden die Erhebungen des grenzüberschreitenden Verkehrs nur noch mit diesen automatischen Dauerzählgeräten durchgeführt.

Alle installierten Geräte registrieren den Verkehr differenziert nach 8 Fahrzeugarten.

Diese Geräte sind inzwischen an 9 Grenzübergängen nach Frankreich und an 14 Übergängen zur Schweiz fest installiert und erfassen damit rd. 96 % des grenzüberschreitenden Pkw-Verkehrs und annähernd 100 % des schweren Güterverkehrs (Lkw > 3,5 t mit und ohne Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge) mit Frankreich sowie fast 70 % des Pkw-Verkehrs und 85 % des schweren Güterverkehrs mit der Schweiz. Somit steht für die Hochrechnung auf Jahreswerte für den grenzüberschreitenden Verkehr insgesamt eine gesicherte Datenbasis zur Verfügung.





### Ergebnisse nach Fahrzeugarten

Der durchschnittliche tägliche **Kfz-Verkehr** entwickelte sich an den Grenzübergängen mit einem Zuwachs von insgesamt 1,9 % stärker als im Gesamtnetz des Landes, auffallend ist die differenzierte Ausprägung: nach Frankreich - 0,7 % und zur Schweiz + 3,3 %.

Der **Personenverkehr** mit Frankreich hat sich bei den Pkw gegenüber 2009 um 1,5 % verringert, bei den Krädern mit - 6,6 % noch stärker. Dagegen gab es bei den Bussen Zunahmen um 8,9 %. An den Grenzübergängen zur Schweiz hat sich der Pkw-Verkehr um 4,0 % deutlich erhöht. Bei den Krädern gab es auch hier mit - 12,4 % die stärksten Rückgänge.

Der **schwere Güterverkehr (SGV)** mit Fahrzeugen über 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lkw > 3,5 t ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge) nahm an der Grenze mit Frankreich um - 1,9 % ab, dagegen hatten die Übergänge mit der Schweiz noch leichte Zunahmen von 0,3 % zu verzeichnen.

Je nach Fahrzeugart lagen die Veränderungen an den französischen Grenzen zwischen - 1,0 % und - 2,0 %. An den Grenzen zur Schweiz wurde bei den Lastzügen Zuwächse registriert: Lkw mit Anh. + 1,3 % und Sattelzüge + 0,8 %. In den vier Jahren von 2004 bis 2008 hatte diese Fahrzeugart mit Werten zwischen + 7 % (2008/2007) und + 17 % (2005/2004) noch starke Zunahmen im grenzüberschreitenden Verkehr verzeichnet.

Der **leichte Güterverkehr** mit Fahrzeugen bis zu 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lieferwagen) hat an den Grenzen mit Frankreich um 19,4 % deutlich zugenommen, dagegen an denen mit der Schweiz um 1,5 % abgenommen. Der Anteil der Lieferwagen am Güterverkehr insgesamt betrug an den französischen Grenzübergängen 37,3 %, an den Übergängen zur Schweiz 50,2 %.

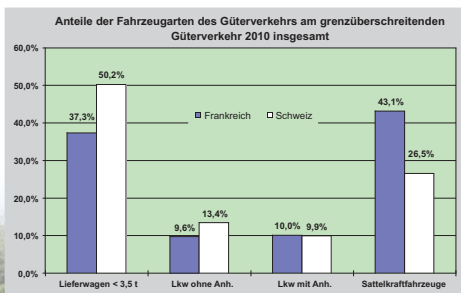


TABELLE 8

	Kfz	Pkw	Krad	Pkw mit Anh.	Bus	Lkw < 3,5t	Lkw > 3,5t	Lkw mit Anh.	Sattel-KFZ
Frankreich	133.744	111.932	1.722	1.019	589	6.889	1.780	1.853	7.960
2010/2009	- 0,7 %	- 1,5 %	- 6,6 %	- 4,3 %	+ 8,9 %	+ 19,4%	- 1,0 %	- 2,0 %	- 1,9 %
Schweiz	271.674	246.191	4.903	1.227	906	9.257	2.473	1.826	4.891
2010/2009	+ 3,3 %	+ 4,0 %	- 12,4 %	- 3,9 %	- 5,0 %	- 1,5 %	- 1,4 %	+ 1,3 %	+ 0,8 %

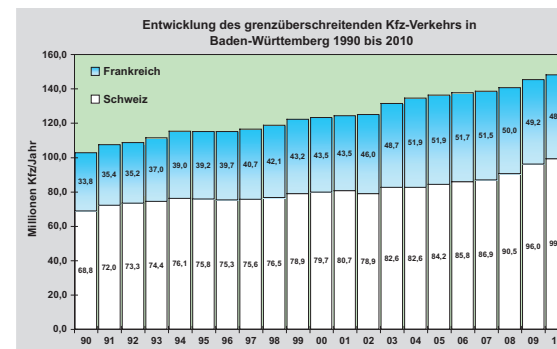
### Höchstbelastete Grenzübergänge

Der mit Abstand höchstbelastete Grenzübergang zwischen **Frankreich** und Baden-Württemberg war die Europabrücke bei Kehl (B 28). Mit 29.871 Kfz/24h wurde dort 2010 22,3 % des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs mit Frankreich abgewickelt. Spitzentag war Samstag der 08.05. (Feiertag „Tag des Sieges 1945“ in Frankreich) mit 43.085 Kfz. Der höchste Stundenerwart wurde auf der Europabrücke mit 3.873 Kfz am Donnerstag den 11.11. zwischen 16 und 17 Uhr registriert. Hochbelastete Übergänge waren weiterhin Weil-Palmarbrücke (B 532) mit 16.315 Kfz/24h und einem Anteil von rd. 12 % am Grenzverkehr mit Frankreich. Es folgten Breisach (B 31) mit 14.169 Kfz/24h (Anteil 10,6%). Der Autobahnübergang Neuenburg (A 5) lag mit 13.200 Kfz/24h (Anteil 9,9 %) erst an vierter Stelle.

Von den Grenzübergängen zwischen Baden-Württemberg und der **Schweiz** war der BAB-Übergang Weil am Rhein (A 5) mit rd. 29.777 Kfz/24h weiterhin der höchstbelastete. Hier wurden 11,0 % des Grenzverkehrs mit der Schweiz abgewickelt. Spitzentag war Freitag der 30.07. (Do 29.07. Ferienbeginn in Baden-Württemberg) mit 45.719 Kfz. Die höchste Stunde wurde am Freitag den 30.07. mit 3.289 Kfz zwischen 17 und 18 Uhr registriert. Die zweithöchste Belastung hatte Rheinfelden (A 861) mit 20.267 Kfz/24h (Anteil 7,5 %) gefolgt von Lörrach-Stetten (B 317) mit 17.510 Kfz/24h (Anteil 6,4 %) und der Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (B 33n) mit 15.397 Kfz/24h (Anteil 5,7 %). Mit 14.702 Kfz/24h (Anteil 5,4 %) folgten der Grenzübergang Bietingen (B 34) und mit 12.268 Kfz/24h (Anteil 4,5 %) der Übergang Weil-Friedlingen (B 317).

### Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr 1990 bis 2010

Im Jahr 2010 haben insgesamt 148,0 Millionen Kraftfahrzeuge die Grenzen des Landes nach Frankreich und zur Schweiz passiert, davon 48,8 Millionen (33 %) die französischen, 99,2 Millionen (67 %) die Schweizer Grenzen. Seit 1990 (Beginn der systematischen Erhebungen) ist der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr insgesamt um über 44 % gestiegen, mit Frankreich um 44,4 %, mit der Schweiz um 44,2 %. Seit Inkrafttreten des Schengener Abkommens (1992) nahm der grenzüberschreitende Verkehr insgesamt um 36,4 % zu, zwischen Frankreich und Baden-Württemberg betrug der Zuwachs 38,6 %, zwischen der Schweiz und Baden-Württemberg 35,3 %. Die Fahrleistung auf den Außerortsstraßen (BAB, B, L, K) des Landes insgesamt ist in diesem Zeitraum um 18,3 % angestiegen.







### 3 Unfallgeschehen

<sup>3)</sup> Dies sind Unfälle, bei denen ein Straftat- oder Bußgeldtatbestand vorliegt und mindestens ein Kraftfahrzeug abgeschleppt werden muß, sowie – unabhängig von der Art des Sachschadens – alle sonstigen Alkoholunfälle



#### 3.1 UNFALLSITUATION 2010/2009

Bei der Unfallaufnahme wird von der Polizei nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden<sup>3)</sup> und Unfällen mit Personenschaden differenziert. Die Entwicklung 2010 stellt sich wie folgt dar:

Auf allen Straßen des Landes wurden insgesamt 275.410 Straßenverkehrsunfälle registriert. Dies ist im Vergleich zu 2009 (261.970) ein Anstieg von 5,1 %. Die Unfälle mit Sachschaden erhöhten sich um 6,8 % auf 241.479 (2009: 226.048).

Die Zahl der **Unfälle mit Personenschaden** verringerte sich auf 33.931 (-5,5 %). Die Zahl der bei diesen Unfällen insgesamt verletzten Personen ging um 4,7 % auf 44.681 zurück (Leichtverletzte: 36.245 - 3,9 %, Schwerverletzte: 8.436 - 8,0 %).

Bei den getöteten Verkehrsteilnehmern war die Entwicklung ebenfalls rückläufig: Mit 494 lag die Zahl um 7,7 % unter dem bisherigen Tiefstand der statistischen Auswertung im Vorjahr von 535 Getöteten. Mit 46 Getöteten je 1 Million Einwohner lag Baden-Württemberg etwa im Bundesdurchschnitt (45).

**Innerorts** (einschl. Gemeindestraßen) nahm 2010 die Anzahl Getöteter um 12,5 % auf 133 ab.

**Außerorts** sank die Anzahl Getöteter um 5,7 % auf 361.

Auf den **Autobahnen** wurden 2010 bei Verkehrsunfällen 35 Personen getötet. Das waren 10 (- 22,2 %) weniger als im Jahr 2009. In den anderen Unfallkategorien gab es dagegen Zunahmen: Unfälle mit Personenschaden + 1,7 %, dabei Leichtverletzte + 3,3 % und Schwerverletzte + 4,9 %.

Auf den **übrigen Außerortsstraßen** hat sich die Anzahl der Personenschadensunfälle insgesamt um 8,8 % verringert. Bei den Verletzten gab es einen Rückgang von 8,4 % auf 14.351, die Anzahl der Getöteten sank um 3,6 % auf 326. Betrachtet man die Entwicklung bei der Anzahl Getöteter differenziert nach Straßengruppen außerorts, zeigt sich, dass auf den Bundesstraßen 2 Personen (- 1,7 %), auf den Landesstraßen 13 (- 10,0 %) und auf den Kreisstraßen 3 Personen (- 4,6 %) weniger bei Straßenverkehrsunfällen getötet wurden als im Vorjahr. Eine Ausnahme bilden die Gemeindestraßen, dort gab es 6 Unfalldtote mehr (+ 27,3 %) als 2009.

Im **Bundesgebiet** ging die Anzahl der Personenschadensunfälle nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes um 7,2 % auf 288.297 zurück. Die Zahl der Getöteten verringerte sich um 12,1 % auf 3.648. Damit wurde 2010 – zum vierten Mal in Folge – die geringste Anzahl Verkehrstoter seit Einführung der Statistik im Jahr 1950 registriert.

#### 3.2 LANGFRISTIGE UNFALLENTWICKLUNG 1970 BIS 2010

Aufgrund von 1995 vorgenommenen Änderungen bei der statistischen Registrierung von Sachschadensunfällen (seit 1995 gilt die Definition entsprechend der Fußnote S. 12) beschränkt sich die Entwicklungsbeurteilung 1970 bis 2010 auf die Unfälle mit Personenschaden und auf die bei diesen Unfällen Verletzten und Getöteten:

1970 wurden von der Polizei in Baden-Württemberg 50.414 **Unfälle mit Personenschaden** registriert. Bis zum Ende der 70er Jahre stieg diese Zahl auf rd. 54.000, um danach nahezu kontinuierlich zurückzugehen. Mit 33.931 Unfällen wurde 2010 ein neuer Tiefstand bei den Unfällen mit Personenschaden auf den Straßen im Land registriert. Damit lag die Zahl dieser Unfälle 2010 um mehr als 37 % unter der bisherigen Höchstzahl von 54.008 aus dem Jahre 1978.

Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen **verunglückten** Personen ging zwischen 1970 und 2010 von 77.410 auf 45.175 um 41,6 % zurück. Bei den Getöteten war der Rückgang seit 1970 am stärksten. Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer betrug 2010 mit 494 Personen deutlich weniger als ein fünftel der 1970 getöteten.

**TABELLE 10**

	2010	1970	2010/70
<b>Getötete</b>	494	2.798	- 82,3%
<b>Schwerverletzte</b>	8.436	22.822	- 63,0%
<b>Leichtverletzte</b>	36.245	51.790	- 30,0%

Das Risiko, bei einem Personenschadensunfall schwer verletzt oder getötet zu werden, hat sich seit 1970 erheblich verringert:

1970 entfielen auf 1.000 Unfälle mit Personenschaden noch 453 Schwerverletzte und 56 Getötete. 2010 waren es mit 249 bzw. 15 deutlich weniger.

#### 3.3 UNFALLRATEN

Die Unfallraten, also die auf die Kfz-Fahrleistung bezogenen Unfallzahlen, ermöglichen einen objektiven Vergleich der Verkehrssicherheit der einzelnen Straßengruppen untereinander. Die niedrigsten **Raten der Unfälle mit Personenschaden** wurden auch 2010 wieder für die Autobahnen ermittelt (87 Unfälle mit Personenschaden je Mrd.Kfzkm). Am höchsten waren die Unfallraten auf den Landesstraßen (253), gefolgt von den Kreisstraßen (250) und den Bundesstraßen (180). Auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen haben sich die Unfallraten gegenüber 2009 verringert, am stärksten war der Rückgang mit - 11,8 % auf den Landesstraßen. Auf den Autobahnen blieben die Raten unverändert.

Die **Verletztenraten** stiegen nur auf den Autobahnen an (+ 2,2 %), auf den übrigen Außerortsstraßen waren sie ebenfalls rückläufig. Am stärksten war der Rückgang mit - 12,9 % auf den Kreisstraßen.

Ähnlich verlief auch die Entwicklung der **Getötetenraten**. Auf den Autobahnen stagnierten sie 2010, auf den Bundesstraßen verringerten sie sich um 14,3 %, auf Landesstraßen um 10,0 % und auf den Kreisstraßen um 12,5 %.

Die Zahlen zeigen, dass die Autobahnen auch 2010 wieder deutlich sicherer waren als die übrigen Außerortsstraßen.

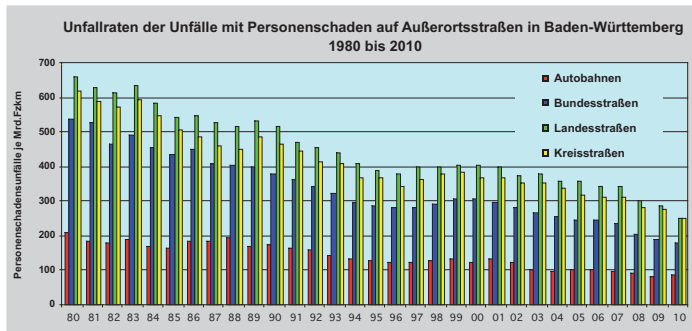


**TABELLE 9: UNFÄLLE UND VERUNGLÜCKTE 2010 IN BADEN-WÜRTTEMBERG UND VERÄNDERUNGEN 2010/2009**

	Unfälle mit Personenschaden		Leichtverletzte		Dabei Schwerverletzte		Getötete	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
<b>Alle Straßen</b>	33.931	-5,5%	36.245	-3,9%	8.436	-8,0%	494	-7,7%
<b>davon</b>								
<b>innerorts</b>	22.054	-4,6%	22.869	-3,0%	4.367	-6,6%	133	-12,5%
<b>außerorts</b>	11.877	-7,3%	13.376	-5,6%	4.069	-9,5%	361	-5,7%
<b>darunter</b>								
<b>Autobahnen</b>	1.942	+1,7%	2.626	+3,3%	468	+4,9%	35	-22,2%
<b>übrige Straßen</b>	9.935	-8,8%	10.750	-7,5%	3.601	-11,1%	326	-3,6%
<b>darunter</b>								
<b>Bundesstraßen</b>	3.308	-3,6%	4.051	-4,0%	1.173	+3,3%	119	-1,7%
<b>Landesstraßen</b>	3.427	-11,0%	3.673	-8,4%	1.259	-15,6%	117	-10,0%
<b>Kreisstraßen</b>	2.085	-10,0%	2.047	-10,3%	770	-16,2%	62	-4,6%
<b>Gemeindestraßen</b>	1.115	-14,2%	979	-12,0%	399	-20,8%	28	+27,3%

**TABELLE 11: UNFALLRATEN (UNFÄLLE JE MRD.KFZKM) 2010 AUSSERORTS UND VERÄNDERUNGEN ZU 2009**

	Autobahnen	Bundesstraßen	Landesstraßen	Kreisstraßen
<b>Unfälle mit Personenschaden</b>	87 + 0,0 %	180 - 5,3 %	253 - 11,8 %	250 - 11,0 %
<b>Verletzte</b>	138 + 2,2 %	284 - 4,1 %	364 - 11,2 %	338 - 12,9 %
<b>Getötete</b>	2 - 0,0 %	6 - 14,3 %	9 - 10,0 %	7 - 12,5 %



#### Die Raten der Unfälle mit Personenschaden

sind – langfristig betrachtet – deutlich rückläufig. Auffällige Zunahmen gab es nur von 1982 nach 1983, sowie auf einigen Straßengruppen von 1985 nach 1986 und von 1988 nach 1989. Auf Autobahnen gab es generell Zunahmen zwischen 1985 und 1988. Seit 1990 gingen die Unfallraten dann wieder kontinuierlich zurück bis zum Jahre 1996. Danach sind bis 2000 Zuwächse zu beobachten. Ab 2001 ist die Tendenz wieder fallend. Bezogen auf 1980 haben sich die Raten der Personenschadensunfälle auf allen hier betrachteten Straßengruppen mehr als halbiert.

TABELLE 12

	2010/00	2010/90	2010/80
<b>BAB</b>	- 31,0 %	- 50,3 %	- 58,6 %
<b>B</b>	- 41,6 %	- 52,8 %	- 66,6 %
<b>L</b>	- 38,0 %	- 51,2 %	- 61,8 %
<b>K</b>	- 32,9 %	- 46,4 %	- 59,8 %

#### 3.4 UNFALLURSACHEN

Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden waren 2010 (Anteile des Vorjahres in Klammern):

- Fehler der Fahrer von Kraftfahrzeugen: Sie verursachten innerorts 80,4 % (78,3 %), außerorts 92,7 % (92,2 %) aller Personenschadensunfälle:

TABELLE 13

Fahrer von	Innerorts [%]		Außerorts [%]	
	2010	2009	2010	2009
<b>Pkw</b>	65,5	63,4	71,4	71,2
<b>Krädern</b>	7,3	7,7	10,3	11,3
<b>Lkw</b>	5,8	5,6	9,4	8,2
<b>anderen Kfz</b>	1,8	1,6	1,6	1,6



- Radfahrer verursachten innerorts 14,1 % (16,0 %), außerorts 5,2 % (5,9 %).
- Fußgänger innerorts 4,0 % (4,3 %) und außerorts 0,6 % (0,7 %) der Personenschadensunfälle.
- Schlechte Straßenverhältnisse, insbesondere Schnee- und Eisglätte, haben innerorts 7,5 % (4,5 %) und außerorts 16,3 % (11,8 %) der Personenschadensunfälle mitverursacht.
- Andere Unfallursachen (Hindernisse auf der Fahrbahn, technische Mängel am Kfz, Witterungseinflüsse ...) waren von untergeordneter Bedeutung.

#### Fehlverhalten der Fahrer

Die Verteilung der fahrerbedingten Ursachen bei Personenschadensunfällen war auch 2010 – nach Ortslagen getrennt – unterschiedlich (Vorjahreszahlen in Klammern):

##### Innerorts überwogen

- Missachten der Vorfahrt: 22,5 % (22,0 %).
- Abbiegen, Wenden, Einbiegen: 20,7 % (21,1 %).
- zu geringer Abstand: 15,1 % (15,6 %).
- nicht angepasste Geschwindigkeit: 14,1 % (13,4 %).
- Alkohol: 5,5 % (5,9 %).
- falsche Straßenbenutzung: 4,0 % (4,2 %).
- Überholen: 3,2 % (3,3 %).

##### Außerorts überwogen

- Geschwindigkeit: 37,3 % (38,2 %).
- zu geringer Abstand: 17,3 % (16,6 %).
- Missachten der Vorfahrt: 13,1 % (14,0 %).
- Überholen: 7,8 % (7,8 %).
- Ab-, Einbiegen, Wenden: 7,5 % (7,1 %).
- Alkohol: 5,5 % (6,5 %).

Neben dem „Missachten der Vorfahrt“ gehörte 2010 „zu geringer Abstand“ sowohl innerorts als auch außerorts zu den häufigsten fahrerbedingten Fehlern, die zu Personenschadensunfällen führten. Außerorts ist die Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ weiterhin das mit Abstand häufigste Fehlverhalten von Fahrern, welches zu Personenschadensunfällen führt.

Von noch größerer Bedeutung ist die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ bei den Getöteten: Für 221 (44,7 %) im Jahr 2010 tödlich verunglückte Verkehrsteilnehmer war ursächlich die Geschwindigkeit verantwortlich.

Der Anteil der Unfallursache „Alkohol“ ist zwar in den vergangenen Jahren tendenziell zurückgegangen, dennoch verdienen Alkoholunfälle wegen ihrer Schwere weiterhin besondere Beachtung. Nach Auswertungen des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg aus dem Jahre 2009 kamen damals auf 1.000 Alkoholunfälle 25 Getötete und 392 Schwerverletzte. Bei 1.000 Personenschadensunfällen waren es 15 Getötete und 249 Schwerverletzte (s. auch Abschnitt 3.2).

Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge waren 2010 beteiligt (Vorjahreszahlen in Klammern):

TABELLE 14

	innerorts (%)	außerorts (%)
<b>Pkw-Fahrer</b>	48,9 (47,7)	54,4 (64,4)
<b>Krad-Fahrer</b>	9,0 (11,9)	16,9 (18,8)
<b>Lkw-Fahrer</b>	6,0 (9,9)	8,6 (7,5)
<b>Busfahrer</b>	3,0 (0,7)	0,6 (0,0)
<b>Radfahrer</b>	17,3 (11,9)	4,2 (5,8)
<b>Fußgänger</b>	11,3 (13,9)	2,2 (2,2)

Auf den Autobahnen waren Pkw-Fahrer zu 42,9 % (71,8%), Lkw-Fahrer zu 31,4 % (17,9%), und Kradfahrer zu 8,0 % (7,7 %) an Unfällen mit Getöteten beteiligt.







### Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme

Die Anzahl Verunglückter (Verletzte und Getötete) insgesamt hat sich 2010 gegenüber dem Vorjahr mit einem Rückgang von 4,8 % auf 45.177 Verkehrsteilnehmer verringert. Der Rückgang bezieht sich dabei auf alle Gruppen von Verkehrsteilnehmern (außer „Sonstige“). Deutliche Rückgänge gab es bei den Zweiradfahrern: bei den Motorradfahrern mit -15,2 % am stärksten, gefolgt von Fahrradfahrern (-10,5 %) sowie Mofa- und Mopedfahrern (-4,7 %).

Mit 2.097 verunglückten Mofa-/Mopedfahrern liegt die Zahl 2010 aber immer noch um rd. 32 % über der des Jahres 2005 (1.586).

Weitere Rückgänge wurden bei Pkw- und Lkw-Insassen (-3,0 % bzw. -2,4 %) sowie Fußgängern (-2,9 %) verzeichnet.

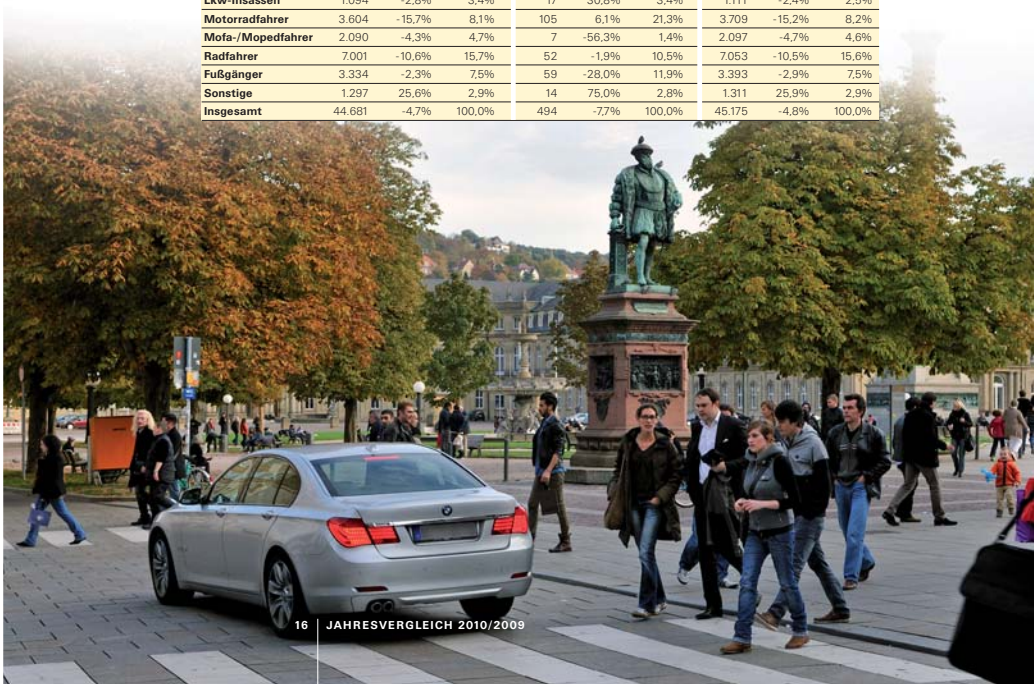
Bei der Anzahl der Getöteten ist – nach der Unterbrechung im Jahr 2006 – wie in den beiden vergangenen Jahren – mit -7,7 % auch 2010 wieder ein Rückgang zu verzeichnen. Dieser Rückgang ist allerdings geprägt durch die Entwicklung bei den Pkw-Insassen (240 mit -9,1%, während es deutlich mehr getötete Motorradfahrer (105 mit +6,1 %) und Lkw-Insassen (17 mit +30,8 %) gab.

Die Zahl der Verletzten (Schwer- und Leichtverletzte) insgesamt verringerte sich gegenüber 2009 um 4,7 % auf 44.681. Entsprechend der Entwicklung bei den Verunglückten ist die Anzahl Verletzter bei allen Verkehrsteilnehmergruppen zurückgegangen.



TABELLE 15: VERUNGLÜCKTE NACH ART DER VERKEHRSBETEILIGUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2010

	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	10/09	Anteil	Anzahl	10/09	Anteil	Anzahl	10/09	Anteil
<b>Pkw-Insassen</b>	26.261	-2,9%	58,8%	240	-9,1%	48,6%	26.501	-3,0%	58,7%
<b>Lkw-Insassen</b>	1.094	-2,8%	3,4%	17	30,8%	3,4%	1.111	-2,4%	2,5%
<b>Motorradfahrer</b>	3.604	-15,7%	8,1%	105	6,1%	21,3%	3.709	-15,2%	8,2%
<b>Mofa-/Mopedfahrer</b>	2.090	-4,3%	4,7%	7	-56,3%	1,4%	2.097	-4,7%	4,6%
<b>Radfahrer</b>	7.001	-10,6%	15,7%	52	-1,9%	10,5%	7.053	-10,5%	15,6%
<b>Fußgänger</b>	3.334	-2,3%	7,5%	59	-28,0%	11,9%	3.393	-2,9%	7,5%
<b>Sonstige</b>	1.297	25,6%	2,9%	14	75,0%	2,8%	1.311	25,9%	2,9%
<b>Insgesamt</b>	44.681	-4,7%	100,0%	494	-7,7%	100,0%	45.175	-4,8%	100,0%

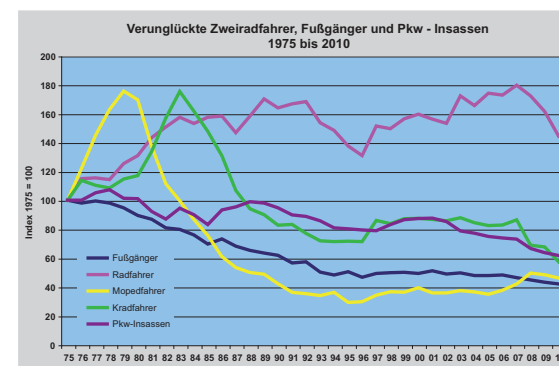


### Langfristige Entwicklung

Die Anzahl verunglückter **Pkw-Insassen** war trotz des zwischenzeitlichen Anstiegs Ende der 80er Jahre und der leichten Zuwächse zwischen 1998 bis 2001 insgesamt seit 1975 mit -36,4 % auf 27.307 rückläufig und lag 2010 um über 42 % unter dem Höchststand des Jahres 1978 von damals mehr als 46.000. Die 26.501 verunglückten Pkw-Insassen des Jahres 2010 bedeuten wiederum einen neuen Tiefstand.

Die Zahl der verunglückten **Motorradfahrer** stieg zwischen 1975 und 1983 von 6.462 auf 11.330 und ging dann bis 1996 trotz weiter gestiegener Bestandszahlen kontinuierlich zurück. Von 1996 nach 1997 gab es einen deutlichen Anstieg, in den Folgejahren waren die Veränderungen nur gering. Die Zahl verunglückter Motorradfahrer lag in den einzelnen Jahren jeweils zwischen rd. 5.300 und knapp 5.700 Personen. Der Rückgang im Jahr 2010 gegenüber dem Vorjahr von 15,2 % auf 3.709 verunglückte Kradfahrer bedeutet einen neuen Tiefstand und – bezogen auf den Höchststand von 1983 – eine Verringerung von rd. 67 %.

Die Anzahl verunglückter **Mofa- und Mopedfahrer** stieg zwischen 1975 und 1979 an (von 4.550 auf 7.988), danach war die Entwicklung – unterbrochen von einem Anstieg 1994 – bis in die Jahre 1995 (1.330) und 1996 (1.352) rückläufig. 2010 wurden 4,7 % weniger verunglückte Mofa-/Mopedfahrer registriert als im Vorjahr. 2.097 verunglückte Mofa- und Mopedfahrer bedeuten gegenüber dem Höchststand des Jahres 1979 (7.988) einen Rückgang von rd. 74 %. Gegenüber dem Tiefstand 1995 von 1.330 liegt die Anzahl 2009 allerdings um rd. 58 % höher.



Bei den verunglückten **Fußgängern** ist zwischen 1975 und 1994 ein stetiger Rückgang zu beobachten. Danach verlief die Entwicklung uneinheitlich. 1975 verunglückten fast 8.100 Fußgänger, 2010 waren es mit 3.393 rd. 58 % weniger. Die Zahl lag damit noch um 2,9 % unter dem bisherigen Tiefstand aus dem Vorjahr.

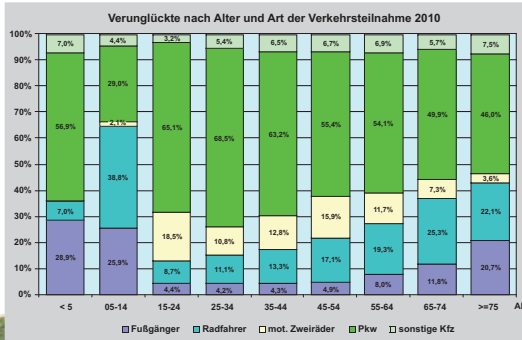
Bei den **Radfahrern** gab es – im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsteilnehmern – zwischen 1975 und 1992 fast immer Zuwächse der Verunglückten. Die Anzahl verunglückter Radfahrer stieg in diesem Zeitraum um 68,3 % auf 8.216. Bis 1996 ging sie dann zurück und zwar um 22,2 % auf 6.393. In den Jahren danach bis 2002 lag die Anzahl verunglückter Radfahrer zwischen 7.300 und rd. 7.800. Der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2007 (8.774) wurde mit 7.053 verunglückten Radfahrern im Jahr 2010 um rd. 20 % unterschritten.





### Verunglückte nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung

Von den in Baden-Württemberg im Jahr 2010 verunglückten 45.175 Verkehrsteilnehmern waren 7,6 % unter 15 Jahre alt, 57,8 % lagen in der Altersklasse 15 bis 44 Jahre, 34,6 % der Verunglückten war 45 Jahre und älter. Je nach Alter war die Art der Verkehrsteilnahme sehr unterschiedlich:



## 4 Ausblick

Aus den automatischen Dauerzählstellen des Landes liegen Zahlen zur Verkehrsentwicklung auf den Außenortstraßen des überörtlichen Straßennetzes für Januar bis September 2011 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt vor:

	Kfz Mo-So [Kfz/24h]	SV <sup>4)</sup> Mo-So [Kfz/24h]
Autobahnen	+ 2,7 %	+ 3,3 %
Bundesstraßen	+ 3,0 %	+ 4,3 %
Landesstraßen	+ 2,5 %	+ 3,4 %

<sup>4)</sup> Jahresverkehr (Kfz > 3,5 t zul. Gesamtgewicht)

► Kinder im Alter bis zu 5 Jahren verunglückten überwiegend als Kfz-Mitfahrer (57 %) oder als Fußgänger (29 %).

► Bei den 5- bis 14-Jährigen überwog mit 39 % die Beteiligung als Radfahrer, gefolgt von einer Verkehrsbeteiligung als Kfz-Mitfahrer (29 %) und als Fußgänger (26 %).

► Die in den danach folgenden Altersklassen Verunglückten waren überwiegend Fahrer oder Mitfahrer von Pkw, dies gilt mit 75 % insbesondere für die Altersgruppe 19 bis 24. Zwischen 15 und 18 war der Anteil der Personen, die mit motorisierten Zweirädern verunglückten, besonders hoch (43 %). Zwischen 19 und 54 lag er dann je nach Altersgruppe bei 11 % bis 19 %.

► Ab dem 55. Lebensjahr steigt wieder der Anteil der Fußgänger und Radfahrer an den Verunglückten. In der Altersklasse 75 und älter lag er 2010 dann mit zusammen 42,8 % (Fußgänger 20,7 %; Radfahrer 22,1 %) nur rd. 3 Prozentpunkte unter dem Anteil der Pkw-Fahrer oder -Mitfahrer von 46,0 %.

### VERTEILERHINWEIS

Diese Informationsschrift wird von der Landesregierung in Baden-Württemberg im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Verpflichtung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit herausgegeben.

Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidaten oder Helfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen.

Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel.

Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der Wahlwerbung.

Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteinarbeit der Herausgeberin zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift dem Empfänger zugegangen ist.

Erlaubt ist es jedoch den Parteien, diese Informationsschrift zur Unterrichtung ihrer Mitglieder zu verwenden.

### QUELLEN

Regierungspräsidium Tübingen, Abt. Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg, Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg, Ergebnisse Jahr 2010.

Internet: <http://www.svz-bw.de>

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, Die Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 2010

Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, Statistische Mitteilungen, FZ 1

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, [www.destatis.de](http://www.destatis.de)





Baden-Württemberg