
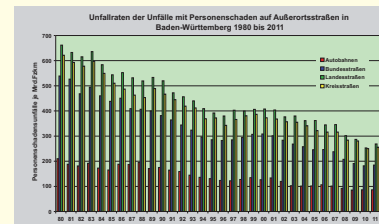
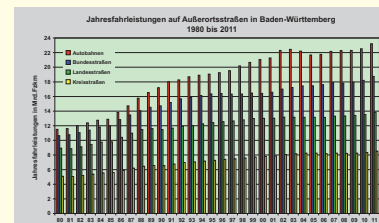




Straßenverkehr in Baden-Württemberg

 Jahresvergleich 2011/2010



Baden-Württemberg



INHALT

1 Überblick	4
2 Verkehr	5
2.1 Kfz-Bestand	5
2.2 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV)	7
2.3 Jahresfahrleistungen	8
2.4 Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr	9
3 Unfallgeschehen	12
3.1 Unfallsituation 2011/2010	12
3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2011	13
3.3 Unfallraten	13
3.4 Unfallursachen	14
4 Ausblick	18
Quellen, Verteilerhinweis	19

Impressum

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



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.

Bearbeitung:
 Büro für angewandte Statistik
 Prämienstraße 19
 52076 Aachen

November 2012

Fotografie und Gestaltung:
 Maerzke Grafik Design, Leonberg

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



1 Überblick

Auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes (Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) in Baden-Württemberg hat sich die Verkehrsmenge 2011 gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöht, dies gilt auch für den Kfz-Bestand. Angestiegen ist auch die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen insgesamt (innerorts und außerorts).

Auch die **Jahresfahrleistung** lag auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Verkehrs insgesamt mit 64,4 Mrd.Kfzkm um 2,8 % höher als im Vorjahr.

Die Anzahl der **Unfälle mit Personenschaden** erhöhte sich auf allen Straßen insgesamt auf 36.531 (+ 7,7 %). Die Anzahl der Verletzten stieg bei diesen Unfällen auf 47.307 (+ 5,9 %). Bei Verkehrsunfällen

getötet wurden 482 Personen (- 2,4 %), davon außerorts 344 (- 4,7 %). Auf den Autobahnen des Landes

wurden 2.002 Personenschadensunfälle registriert (+ 3,1 %), bei Verkehrsunfällen getötet wurden dort 41 Personen, 6 mehr als 2010.

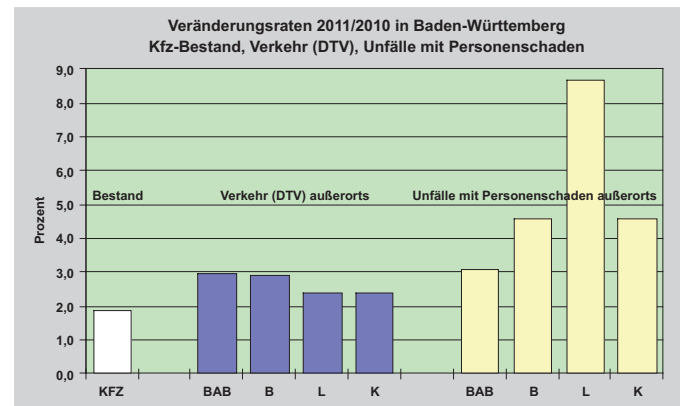
Die **Unfallrate** der Personenschadensunfälle erhöhte sich auf den betrachteten Straßen insgesamt um 2,8 % auf 177 Unfälle je Mrd. Kfzkm.

Der **Kfz-Bestand** (ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge) erhöhte sich um 1,9 % auf 7,173 Mio. Fahrzeuge zum 31.12.2011.

Außerorts	Durchschnittlicher täglicher Verkehr Kfz/24h		Jahresfahrleistung		Unfälle mit Personenschaden		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden je Mrd.Kfzkm	
	11/10	11/10	Mrd.Kfzkm	11/10	Anzahl	11/10	11/10	11/10
Autobahnen	60.746	+ 3,0 %	23.124	+ 3,0 %	2.002	+ 3,1 %	86	+ 0,0 %
Bundesstraßen	14.392	+ 2,9 %	18.748	+ 3,0 %	3.460	+ 4,6 %	185	+ 1,6 %
Landesstraßen	5.002	+ 2,4 %	13.863	+ 2,3 %	3.725	+ 8,7 %	269	+ 6,3 %
Kreisstraßen	2.534	+ 2,4 %	8.525	+ 2,3 %	2.180	+ 4,6 %	256	+ 2,4 %

Die Entwicklungen im einzelnen:

Die mittlere Verkehrsbelastung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, **DTV**) veränderte sich auf den Straßen im Durchschnitt um **+ 2,7 %**. Auf den Autobahnen und Bundesstraßen erhöhte sich der Verkehr um rd. 3 %, auf den Landes- und Kreisstraßen war der Zuwachs mit + 2,4 % etwas geringer.



2 Verkehr

2.1 Kfz-BESTAND

Der **Kfz-Bestand** (Kfz mit amtlichem Kennzeichen) hat in Baden-Württemberg 2011 weiterhin zugenommen. Am Jahresende waren 7,173 Mio. Kraftfahrzeuge registriert, das bedeutet gegenüber dem 31.12.10 einen Anstieg um 1,9 %. Damit lag der Zuwachs auch 2011 wieder etwas höher als in den Vorjahren (2010/2009: + 1,4 %; 2009/2008: + 1,1 %; 2008/2007: + 0,8 %; 2007/2006: + 0,5 %). Der Anteil der in Baden-Württemberg zugelassenen Kfz am bundesweiten Kfz-Bestand betrug am Jahresende 2011 13,9 %. Mit + 1,6 % lag die Kfz-Bestandsentwicklung im Bundesgebiet etwas niedriger als in Baden-Württemberg.

Der **Pkw-Bestand** in Baden-Württemberg am 31.12.2011 betrug 5,897 Mio. Fahrzeuge, das waren 82,2 % 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 32,1 % (Vorjahr 31,8 %), im Bundesgebiet 32,9 % (32,7 %).

5,1 % des baden-württembergischen Pkw-Bestandes waren Cabrios (Vorjahr 5,0 %), bundesweit betrug dieser Anteil 4,3 % (4,2 %).

Mit 52,6 % bzw. 52,3 % unterschieden sich die Anteile der Pkw in der mittleren Hubraumklasse von 1.400 ccm 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 32,2 % höher als in Baden-Württemberg mit 29,3 %. Umgekehrt waren die Verhältnisse dementsprechend bei den hubraumstärkeren Pkw mit 2.000 ccm und mehr. Ihr Anteil war im Bundesgebiet mit 15,4 % niedriger als in Baden-Württemberg, wo 18,1 % der am 31.12.2011 zugelassenen Pkw in die hubraumstarke Klasse fielen. Der Anteil der kleinen Hubraumklasse ist in den letzten Jahren sowohl in Baden-Württemberg als auch im Bundesgebiet gestiegen. In der mittleren Hubraumklasse gingen die Anteile entsprechend zurück, in der Klasse 2000 ccm und mehr gab es nur geringe Veränderungen.

Der Bestand an **Krafträdern** betrug am 31.12.2011 in Baden-Württemberg 587.642 Fahrzeuge, das waren 8,2 % des Kfz-Bestandes des Landes und 15,0 % des Kradbestandes im Bundesgebiet. Mit + 2,6 % ist der Kradbestand gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt stärker gestiegen als der Bestand an Pkw (+ 1,8 %) und Nutzfahrzeugen (+ 2,2 %). Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Krafträder betrug in Baden-Württemberg 13,9 % und lag damit geringfügig höher als der entsprechende Anteil im Bundesgebiet (13,7 %).

Der Bestand an **Nutzfahrzeugen**¹⁾ betrug am 31.12.2011 in Baden-Württemberg 688.380 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 (298.037, 43,3 %) gefolgt von den land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (205.156, 29,8 %).

Die **Kraftfahrzeugdichte** betrug in Baden-Württemberg 667 Kfz/1.000 Einwohner. Sie lag damit um 5,4 % über dem entsprechenden Wert im Bundesgebiet von 633. Der Regierungsbezirk mit der höchsten Kfz-Dichte war Tübingen mit 705 Kfz/1.000 Einwohner gefolgt von den Regierungsbezirken Stuttgart mit 673, Freiburg mit 665 und Karlsruhe mit 634 Kraftfahrzeugen auf 1.000 Einwohner. Unter den Kreisen und kreisfreien Städten hatte der Hohenlohekreis mit 842 Kfz pro 1.000 Einwohner weiterhin die höchste Dichte. Die niedrigste Dichte wurde vom Kraftfahrerbundesamt für die Stadt Heidelberg mit 431 Kfz/1.000 Einwohner ausgewiesen.

TABELLE 2

Hubraumklasse	Anteile an Pkw gesamt	
	BW	Bundesgebiet
weniger als 1400 ccm	29,3 %	32,2 %
1400 bis < 1700 ccm	19,3 %	20,6 %
1700 bis < 2000 ccm	33,3 %	31,7 %
2000 ccm und mehr	18,1 %	15,4 %



TABELLE 3: KRAFTFAHRZEUGBESTÄNDE AM 31.12.2011 UND VERÄNDERUNGEN ZU 2010

Baden-Württemberg	K F Z	P K W	N F Z ¹⁾	K R A D
Bestand 2011	7.173.076	5.897.054	688.380	587.642
Veränderung 2011/2010	+ 1,9 %	+ 1,8 %	+ 2,2 %	+ 2,6 %
Anteil am Bundesgebiet	13,9 %	13,7 %	14,1 %	15,0 %
Bundesgebiet				
Bestand 2011	51.735.177	42.927.647	4.899.458	3.908.072
Veränderung 2011/2010	+ 1,6 %	+ 1,5 %	+ 2,7 %	+ 2,1 %

¹⁾ Kraftfahrzeuge, die auf Grund ihrer Bauart zum Transport von Personen, Gütern und/oder zum Ziehen von Anhängerfahrzeugen bestimmt sind. Personenkraftwagen und Krafträder sind ausgeschlossen

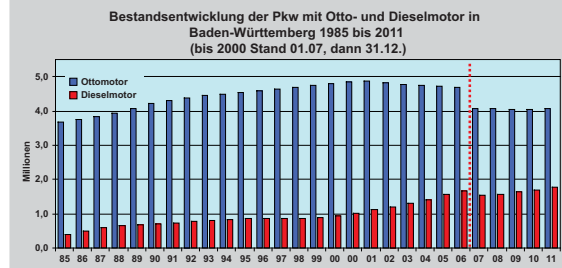
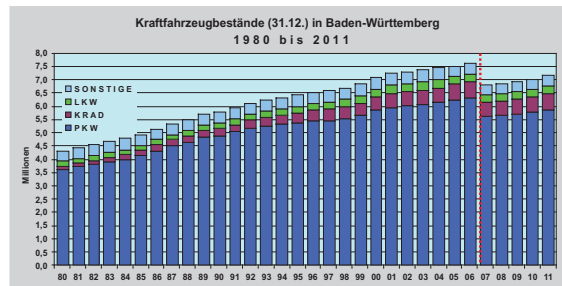
²⁾ In den bisherigen Statistiken der KBA war die Anzahl der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge enthalten. Seit dem 01.03.2007 gelten alle Arten von Abmeldungen – also auch die sogenannten vorübergehenden Stilllegungen als „Außerbetriebsetzungen“. Dies hat zur Folge, dass der Fahrzeugbestand nunmehr 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 2011

Wegen einer im März 2007 vollzogenen Umstellung der Bestandsstatistik²⁾ beziehen sich die Ausführungen im nächsten Absatz nur auf den Zeitraum 1980 bis 2006 und 2007 bis 2011.

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 5,3 % angestiegen. Dabei erhöhte sich der Pkw-Bestand um 4,8 %, der Bestand an Kraftfahrzeugen um 10,6 % zu und bei den Lkw gab es einen Zuwachs von 7,9 %.



Pkw-Bestand nach Antriebsarten

Von den am 31.12.2006 zugelassenen 6,553 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 %.

Zum 31.12.2011 hat sich der Bestand an Benzin-Pkw gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt nur leicht um 0,4 % erhöht. Bei den Diesel-Pkw betrug der Zuwachs dagegen 5,0 %.

Seit 2007 ist der Bestand an Pkw mit Ottomotor um 0,3 % zurückgegangen, der Bestand an Pkw mit Dieselmotor hat dagegen um 16,0 % zugenommen. Der Anteil von Diesel-Pkw an den Pkw mit Diesel- und Ottomotor insgesamt hat am Jahresende 2011 mit 30,5 % erstmals die 30 %- Marke überschritten (2010: 29,6 %).

Durch Gas angetrieben wurden Ende 2011 42.514 Pkw. Der Bestand dieser Fahrzeuge hat sich gegenüber dem Vorjahr zwar mit + 13,4 % prozentual weiterhin stärker erhöht als der Bestand an Benzin- und Diesel-Pkw, dennoch liegt sein Anteil am Pkw-Bestand des Landes mit 0,7 % weiterhin deutlich unter 1 Prozent. Noch stärker erhöht hat sich im Jahresvergleich der Bestand an Pkw mit Elektro- (+ 87,9 %) und Hybridantrieb (+ 29,1 %). Mit 763 Elektrofahrzeugen und 6.376 Hybridfahrzeugen beträgt der Anteil dieser beiden Antriebsarten zusammen am Pkw-Bestand insgesamt am 31.12.2011 jedoch lediglich 0,1 %.

2.2 DURCHSCHNITTICHE TÄGLICHE VERKEHRSTÄRKEN (DTV)

Die Berechnungen zur Verkehrsentwicklung 2011/2010 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 Veränderungsrate berechnet, mit denen die straßenklassenspezifischen DTV-Werte der flächendeckenden Straßenverkehrszählung 2005 fortgeschrieben werden. Diese wurden bei den Bundesfernstraßen auf die DTV-Werte der SVZ 2010 abgeglichen (www.svz-bw.de). Bei den Landes- und Kreisstraßen wurden für 2010 und 2011 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** 2011 auf den freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs folgende DTV-Werte und Veränderungen gegenüber 2010:

	DTV (Kfz/24h)	VERÄNDERUNGEN 2011/2010	
		2011/2010	2011/2010
BAB	60.746	+ 1.769	+ 3,0 %
B	14.392	+ 406	+ 2,9 %
L	5.002	+ 117	+ 2,4 %
K	2.534	+ 59	+ 2,4 %

Auf den Autobahnen und Bundesstraßen des Landes gab es 2011 mit + 3,0 % (BAB) bzw. + 2,9 % (B) im Vergleich zum Vorjahr einen deutlichen Verkehrszuwachs, auf den Landes- und Kreisstraßen fiel der Anstieg mit + 2,4 % etwas schwächer aus.

	Sonn-/Feiertage	Montag-Freitag
	BAB	+ 3,8 %
B	+ 3,8 %	+ 3,0 %
L, K	+ 2,9 %	+ 2,5 %

An den Werktagen Montag – Freitag lag die Verkehrsentwicklung auf ähnlichem Niveau wie an allen Tagen des Jahres. An den Sonn- und Feiertagen waren die Verkehrszuwächse noch stärker.

Der Schwerverkehr (SV, Kfz > 3,5 t

zuzul. Gesamtgewicht) nahm nach der stark rückläufigen Entwicklung in 2009 und der Erholung im Vorjahr auch 2011 wieder zu. Dabei lag der Zuwachs auf allen hier betrachteten Straßen des Landes mit Werten zwischen + 3,5 % (BAB) und + 4,5 % (B) noch deutlich über dem des Kfz-Verkehrs insgesamt.

Auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen liegt der Schwerverkehr 2011 wieder etwa auf dem Niveau des Jahres 2008. Auf den Autobahnen des Landes ist dieses Niveau jedoch noch nicht wieder erreicht.

Hochbelastete Streckenabschnitte

Der **höchstbelastete Autobahnabschnitt** lag 2011 wie in den Vorjahren auf der A 8 zwischen dem Autobahnreieck Leonberg und dem Autobahnkreuz Stuttgart mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von fast 152.000 Kfz/24h. Es folgten die A 5 nördlich des Autobahnreiecks Karlsruhe mit 140.460 Kfz/24h und die A 81 südlich des Autobahnkreuzes Stuttgart mit 127.600 Kfz/24h. Auf der A 6 wurde die höchste Belastung bei Neckarsulm mit 95.750 Kfz/24h registriert.

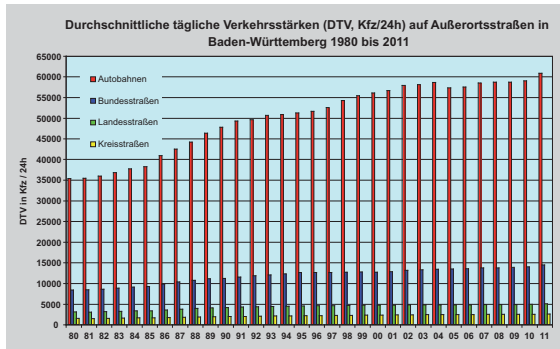
Die mit durchschnittlich über 50.000 Kfz/24h **höchstbelasteten Bundesstraßenabschnitte** lagen 2011 auf den zweibahnig ausgebauten Strecken der B 10: Stuttgart – Zuffenhausen (72.700), Stuttgart – Hedelfingen (68.960), Plochingen (66.220) und Ulm-Nord (57.160). DTV-Werte von mehr als 50.000 Kfz/24h wurden außerdem registriert auf der B 27 an der Zählstelle Echterdingen mit 67.300 Kfz/24h und auf der B 29 an der Zählstelle Grunbach mit 51.780 Kfz/24h.

	DTV-SV (Kfz/24h)	2011/2010	Anteil
BAB	8.949	+ 3,5 %	14,7 %
B	1.072	+ 4,5 %	7,4 %
L	278	+ 4,2 %	5,6 %
K	142	+ 4,2 %	5,6 %



Langfristige DTV-Entwicklung in Baden-Württemberg

Zwischen 1980 und 2011 ist der Verkehr auf den Autobahnen um 72,1 % von 35.296 auf 60.746 Kfz/24h gestiegen, auf den Bundesstraßen um 71,9 % von 8.371 auf 14.392 Kfz/24h, auf den Landesstraßen um 65,9 % von 3.015 auf 5.002 Kfz/24h und auf den Kreisstraßen um 73,9 % von 1.457 auf 2.534 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

TABELLE 7

	Netzlänge 01.01.2011 (km)	Veränderung 2011/2010	Fahrleistung [Mrd.Kfzkm]	Veränderung 2011/2010
Autobahnen	1.047	+ 0,1 %	23.214	+ 3,0 %
Bundesstraßen	3.569	+ 0,1 %	18.748	+ 3,0 %
Landesstraßen	7.593	- 0,1 %	13.863	+ 2,3 %
Kreisstraßen	9.217	- 0,0 %	8.525	+ 2,3 %
BAB+B+L+K	21.426	- 0,0 %	64.350	+ 2,8 %

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, die sich 2011 deutlich verstärkt haben.

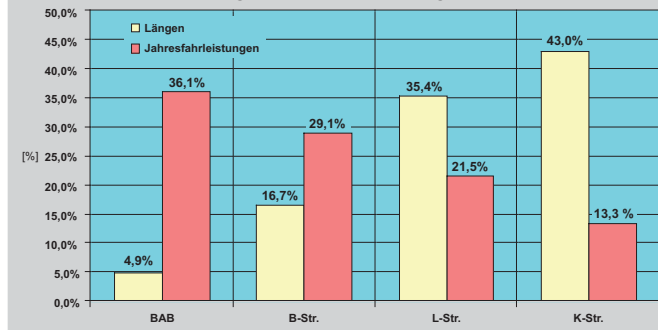
Der durchschnittliche jährliche Verkehrsanstieg lag zwischen 1980 und 1990 je nach Straßenklasse zwischen 2,8 % und 3,1 %. In dem Zeitraum 1990 bis 2011 verringerte sich der mittlere jährliche Zuwachs unabhängig von der Straßenklasse auf rd. 1 %.

2.3 JAHRESFAHRLISTUNGEN

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 2011 rd. 23,214 Mrd. Kfzkm zurückgelegt.

Damit wurden auf den Autobahnen auch 2011 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 2011 von allen Kraftfahrzeugen 64,350 Mrd. Kfzkm zurückgelegt. Das sind gegenüber dem Vorjahr 2,8 % und gegenüber 1980 rd. 78 % mehr. Auf den Autobahnen hat sich die Fahrleistung seit 1980 mehr als verdoppelt. Der BAB-Fahrleistungsanteil im Jahr 2011 betrug 36,1 %. 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 13,3 % stand ein Längenanteil von 43,0 % gegenüber.

Längen- und Jahresfahrleistungsanteile 2011



2.4 GRENZÜBERSCHREITENDER KFZ-VERKEHR

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

Für das Jahr 2011 wurden folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken im grenzüberschreitenden Kfz-Verkehr Baden-Württembergs ermittelt:

TABELLE 8

	Kfz	Pkw	Krad	Pkw mit Anh.	Bus	Lkw <3,5t	Lkw >3,5t	Lkw mit Anh.	Sattel-KFZ
Frankreich	140.070	117.118	1.821	1.072	580	7.475	1.754	1.920	8.330
2011/2010	+ 5,3 %	+ 5,4 %	+ 6,5 %	+ 5,2 %	- 1,6 %	+ 8,5 %	- 1,5 %	+ 3,6 %	+ 4,7 %
Schweiz	283.840	256.600	5.574	1.336	948	9.970	2.576	1.821	5.015
2011/2010	+ 4,5 %	+ 4,2 %	+13,7%	+ 8,9 %	+ 4,7 %	+ 7,4 %	+ 4,2 %	- 0,3 %	+ 2,5 %

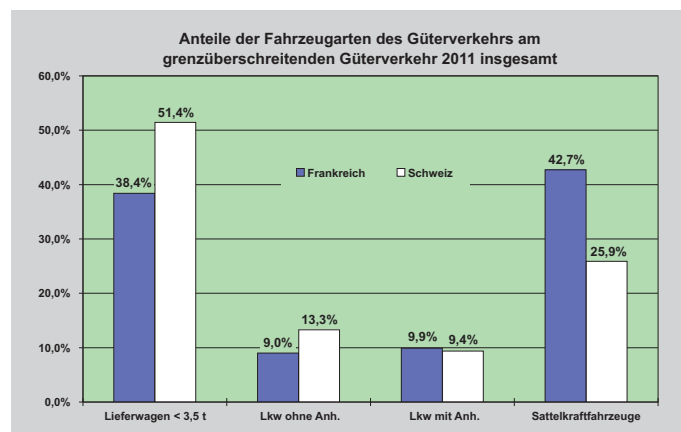
Der durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehr entwickelte sich an den Grenzübergängen mit einem Zuwachs von insgesamt 4,6 % stärker als im Gesamtnetz des Landes (+ 2,7 %). Nach Frankreich war der Verkehrsanstieg mit + 5,3 % etwas stärker als zur Schweiz mit + 4,5 %.

Der Personenverkehr mit Frankreich hat bei den Pkw gegenüber 2010 um 5,4 % zugenommen, bei den Krädern war der Zuwachs mit + 6,5 % noch stärker. Für die Busse wurden dagegen Abnahmen von 1,6 % registriert. An den Grenzübergängen zur Schweiz hat sich der Pkw-Verkehr mit + 4,2 % ebenfalls deutlich erhöht. Bei den Krädern gab es hier mit + 13,7 % die stärksten Zunahmen.

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 + 2,8 % zu, an den Übergängen mit der Schweiz lag der Zuwachs mit + 2,4 % auf ähnlichem Niveau.

Je nach Fahrzeugart lagen die Veränderungen an den französischen Grenzen zwischen - 1,5 % und + 4,7 %. An den Grenzen zur Schweiz wurden bei den Lkw mit Anhänger leichte Abnahmen registriert (-0,3 %), dagegen Zunahmen bei Lkw ohne Anhänger (+ 4,2 %) und Sattelzügen (+ 2,5 %). In den vier Jahren von 2004 bis 2008 hatte diese Fahrzeugart mit Werten zwischen + 7 % von 2007 nach 2008 und + 17 % von 2004 nach 2005 noch erheblich stärkere 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 8,5 % deutlich zugenommen, ebenso an denen mit der Schweiz um + 7,4 %. Der Anteil der Lieferwagen am Güterverkehr insgesamt betrug an den französischen Grenzübergängen 38,4 %, zur Schweiz 51,4 %.



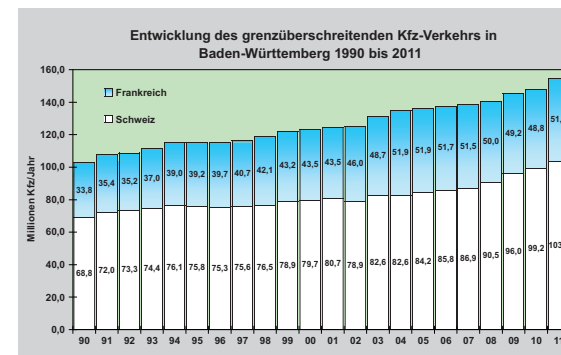
Höchstbelastete Grenzübergänge

Der mit Abstand höchstbelastete Grenzübergang zwischen **Frankreich** und Baden-Württemberg war die Europabrücke bei Kehl (B 28). Mit 31.967 Kfz/24h wurde dort 2011 22,8 % des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs mit Frankreich abgewickelt. Spitzentag war Freitag der 03.06. (Freitag nach Christi Himmelfahrt) mit 43.506 Kfz. Der höchste Stundenwert wurde auf der Europabrücke mit 3.829 Kfz am Freitag den 11.11. zwischen 15 und 16 Uhr registriert. Hochbelastete Übergänge waren weiterhin Weil-Palmarinbrücke (B 532) mit 16.518 Kfz/24h und einem Anteil von 11,8 % am Grenzverkehr mit Frankreich. Es folgte Breisach (B 31) mit 14.835 Kfz/24h (Anteil 10,6%). Der Autobahnübergang Neuenburg (A 5) lag mit 14.344 Kfz/24h (Anteil 10,2 %) erst an vierter Stelle.

Von den Grenzübergängen zwischen Baden-Württemberg und der **Schweiz** war der BAB-Übergang Weil am Rhein (A 5) mit 30.809 Kfz/24h weiterhin der höchstbelastete. Hier wurden 10,9 % des Grenzverkehrs mit der Schweiz abgewickelt. Spitzentag war Freitag der 29.07. (Do 28.07. Ferienbeginn in Baden-Württemberg) mit 46.361 Kfz. Die höchste Stunde wurde am Samstag den 13.08. mit 3.404 Kfz zwischen 11 und 12 Uhr registriert. Die zweithöchste Belastung hatte Rheinfelden (A 861) mit 21.978 Kfz/24h (Anteil 7,7 %) gefolgt von Lörrach-Stetten (B 317) mit 17.767 Kfz/24h (Anteil 6,3 %) und der Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (B 33n) mit 16.407 Kfz/24h (Anteil 5,8 %). Mit 15.494 Kfz/24h (Anteil 5,5 %) folgten der Grenzübergang Bietingen (B 34) und mit 12.346 Kfz/24h (Anteil 4,3 %) der Übergang Weil-Friedlingen (B 317).

Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr 1990 bis 2011

Im Jahr 2011 haben insgesamt 154,7 Millionen Kraftfahrzeuge die Grenzen des Landes von und nach Frankreich und zur Schweiz passiert, davon 51,1 Millionen (33 %) die französischen, 103,6 Millionen (67 %) die schweizer Grenzen. Seit 1990 (Beginn der systematischen Erhebungen) ist der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr insgesamt um über 50 % gestiegen, mit Frankreich um 51,2 %, mit der Schweiz um 50,6 %.



Seit Inkrafttreten des Schengener Abkommens (1992) nahm der grenzüberschreitende Verkehr insgesamt um 42,6 % zu, zwischen Frankreich und Baden-Württemberg betrug der Zuwachs 45,5 %, zwischen der Schweiz und Baden-Württemberg 41,3 %. Die Fahrleistung auf den Außerortsstraßen (BAB, B, L, K) des Landes insgesamt ist in diesem Zeitraum um 21,0 % angestiegen.



3 Unfallgeschehen

³⁾ 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 2011/2010

Bei der Unfallaufnahme wird von der Polizei nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden³⁾ und Unfällen mit Personenschaden differenziert. Die Entwicklung 2011 stellt sich wie folgt dar:

Auf allen Straßen des Landes wurden insgesamt 278.627 Straßenverkehrsunfälle registriert. Dies ist im Vergleich zu 2010 (275.410) ein Anstieg von 1,2 %. Die Unfälle mit Sachschaden erhöhten sich um 0,3 % auf 242.096 (2010: 241.479).

Die Zahl der **Unfälle mit Personenschaden** erhöhte sich auf 36.531 (+ 7,7 %). Die Zahl der bei diesen Unfällen insgesamt verletzten Personen stieg um 5,9 % auf 47.307 (Leichtverletzte: 38.113 + 5,2 %, Schwerverletzte: 9.194 + 9,0 %).

Bei den **getöteten Verkehrsteilnehmern** war die Entwicklung dagegen rückläufig: Mit 482 lag die Zahl um 2,4 % unter dem bisherigen Tiefststand der statistischen Auswertung im Vorjahr von 495 Getöteten. Mit 46 Getöteten je 1 Million Einwohner lag Baden-Württemberg unter dem Bundesdurchschnitt (49).

Innerorts (einschl. Gemeindestraßen) nahm 2011 die Anzahl Getöteter um 3,8 % auf 138 zu.

Außerorts sank die Anzahl Getöteter um 4,7 % auf 344.

TABELLE 9: UNFÄLLE UND VERUNGLÜCKTE 2011 IN BADEN-WÜRTTEMBERG UND VERÄNDERUNGEN 2011/2010

	Unfälle mit Personenschaden		Dabei		Getötete
	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Schwerverletzte	Getötete	
Alle Straßen	36.531 + 7,7 %	38.113 + 5,2 %	9.194 + 9,0 %	482 - 2,4 %	
davon					
innerorts	23.829 + 8,0 %	24.237 + 6,0 %	4.724 + 8,2 %	138 + 3,8 %	
außerorts	12.702 + 6,9 %	13.876 + 3,7 %	4.470 + 9,9 %	344 - 4,7 %	
darunter					
Autobahnen	2.002 + 3,1 %	2.681 + 2,1 %	522 + 11,5 %	41 + 17,1 %	
übrige Straßen	10.700 + 7,7 %	11.195 + 4,1 %	3.948 + 9,6 %	303 - 7,1 %	
darunter					
Bundesstraßen	3.460 + 4,6 %	4.097 + 1,1 %	1.238 + 5,5 %	124 + 4,2 %	
Landesstraßen	3.725 + 8,7 %	3.849 + 4,8 %	1.377 + 9,4 %	100 - 14,5 %	
Kreisstraßen	2.180 + 4,6 %	2.121 + 3,6 %	816 + 6,0 %	56 - 9,7 %	
Gemeindestraßen	1.335 + 19,7 %	1.128 + 15,2 %	517 + 29,6 %	23 - 17,9 %	

Auf den **Autobahnen** wurden 2011 bei Verkehrsunfällen 41 Personen getötet. Das waren 6 (+ 17,1 %) mehr als im Jahr 2010. In den anderen Unfallkategorien gab es ebenso Zunahmen: Unfälle mit Personenschaden + 3,1 %, dabei Leichtverletzte + 2,1 % und Schwerverletzte + 11,5 %.

Auf den **übrigen Außerortsstraßen** hat die Anzahl der Personenschadensunfälle insgesamt um 7,7 % zugenommen und die der dabei Verletzten um 5,5 % auf 15.143. Die Anzahl der Getöteten sank dagegen um 7,1 % auf 303. Betrachtet man die Entwicklung bei der Anzahl Getöteter differenziert nach Straßengruppen außerorts, zeigt sich, dass auf den Landesstraßen 17 Personen (- 14,5 %), auf den Kreisstraßen 6 (- 9,7 %) und auf den Gemeindestraßen 5 Personen weniger bei Straßenverkehrsunfällen getötet wurden als im Vorjahr. Eine Ausnahme bilden die Bundesstraßen, dort gab es mit 124 Unfalldoten 5 mehr (+ 4,2 %) als 2010.

Nachdem die Anzahl der Personenschadensunfälle im **Bundesgebiet** nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes 2010 erstmals seit 1959 unter 300 Tsd. gelegen hatte, wurde diese Grenze 2011 wieder überschritten. Die Zahl der Getöteten erhöhte sich nach vorläufigen Ergebnissen erstmals seit 20 Jahren wieder und zwar um 9,7 % auf 4002 Verkehrsteilnehmer.

3.2 LANGFRISTIGE UNFALLENTWICKLUNG 1970 BIS 2011

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 2011 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 Tiefststand bei den Unfällen mit Personenschaden auf den Straßen im Land registriert. Damit lag die Zahl dieser Unfälle im Vorjahr um mehr als 37 % unter der bisherigen Höchstzahl von 54.008 aus dem Jahre 1978. In 2011 gab es einen Anstieg um 7,7 % auf 36.531.

Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen **verunglückten Personen** ging zwischen 1970 und 2011 von 77.410 auf 47.789 um 38,3 % zurück. Bei den Getöteten war der Rückgang seit 1970 am stärksten. Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer betrug 2011 mit 482 Personen deutlich weniger als ein fünfteil der 1970 getöteten.

TABELLE 10

	2011	1970	2011/70
Getötete	482	2.798	- 82,2 %
Schwerverletzte	9.194	22.822	- 59,7 %
Leichtverletzte	38.113	51.790	- 26,4 %

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. 2011 waren es mit 252 bzw. 13 deutlich weniger.

TABELLE 11: UNFALLRATEN (UNFÄLLE JE MRD.KFZKM) 2011 AUSSERORTS UND VERÄNDERUNGEN ZU 2010

	Autobahnen	Bundesstraßen	Landesstraßen	Kreisstraßen
Unfälle mit Personenschaden	86 + 0,0 %	185 + 1,6 %	269 + 6,3 %	256 + 2,4 %
Verletzte	138 + 0,5 %	285 - 0,8 %	377 + 3,5 %	345 + 1,9 %
Getötete	2 + 13,7 %	7 + 1,2 %	7 - 16,5 %	7 - 11,7 %

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 2011 wieder für die Autobahnen ermittelt (86 Unfälle mit Personenschaden je Mrd.Kfzkm). Am höchsten waren die Unfallraten auf den Landesstraßen (269), gefolgt von den Kreisstraßen (256) und den Bundesstraßen (185). Auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen haben sich die Unfallraten gegenüber 2010 erhöht, am stärksten mit + 6,3 % auf den Landesstraßen. Auf den Autobahnen blieben die Raten unverändert.

Die **Verletztenraten** waren nur auf den Bundesstraßen leicht rückläufig (-0,8 %), auf den übrigen Außerortsstraßen stiegen sie an, am stärksten mit + 3,5 % auch hier wieder auf den Landesstraßen.

Die **Getötetenraten** nahmen 2011 auf den Autobahnen und auf den Bundesstraßen zu (+13,7 % bzw. +1,2 %), auf den Landesstraßen verringerten sie sich um 16,5 % und auf den Kreisstraßen um 11,7 %.

Die Zahlen zeigen, dass die Autobahnen auch 2011 trotz der Zunahme getöteter Verkehrsteilnehmer von 2010 nach 2011 weiterhin die sichersten Außerortsstraßen waren.



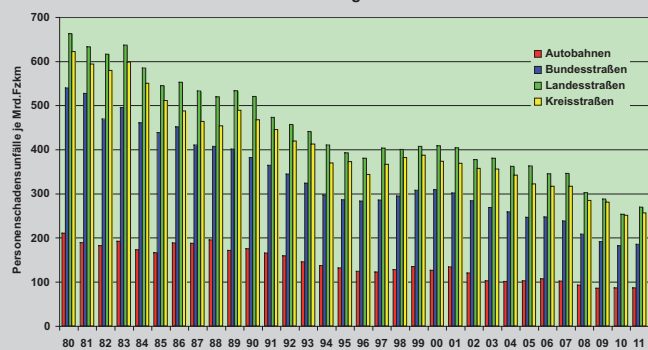
Die Raten der Unfälle mit Personenschaden

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 in 2011 auf allen hier betrachteten Straßengruppen mehr als halbiert.

TABELLE 12

	2011/00	2011/90	2011/80
BAB	- 31,7 %	- 50,7 %	- 58,9 %
B	- 40,2 %	- 51,6 %	- 65,8 %
L	- 34,1 %	- 48,3 %	- 59,4 %
K	- 31,4 %	- 45,3 %	- 58,9 %

Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden auf Außerortsstraßen in Baden-Württemberg 1980 bis 2011



3.4 UNFALLURSACHEN

Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden waren 2011 (Anteile des Vorjahres in Klammern):

- Fehler der Fahrer von Kraftfahrzeugen: Sie verursachten innerorts 78,0 % (80,4 %), außerorts 92,0 % (92,7 %) aller Personenschadensunfälle:

TABELLE 13

Fahrer von	Innerorts [%]		Außerorts [%]	
	2011	2010	2011	2010
Pkw	63,5	65,5	69,9	71,4
Krädern	7,6	7,3	11,6	10,3
Lkw	5,3	5,8	8,8	9,4
anderen Kfz	2,0	2,2	1,9	1,7

- Radfahrer verursachten innerorts 16,1 % (15,6 %), außerorts 5,8 % (5,9 %),
- Fußgänger innerorts 4,1 % (4,5 %) und außerorts 0,7 % (0,8 %) der Personenschadensunfälle.
- Schlechte Straßenverhältnisse, insbesondere Schnee- und Eisglätte, waren innerorts für 3,3 % (7,5 %) und außerorts für 8,7 % (16,3 %) der Personenschadensunfälle mitverantwortlich.
- 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 2011 – nach Ortslagen getrennt – unterschiedlich (Vorjahreszahlen in Klammern):

Innerorts überwogen

- Abbiegen, Wenden, Einbiegen: 21,9 % (20,7 %),
- Missachten der Vorfahrt: 21,8 % (22,5 %),
- zu geringer Abstand: 14,2 % (15,1 %),
- nicht angepasste Geschwindigkeit: 11,9 % (14,1 %),
- Alkohol: 5,3 % (5,5 %),
- falsche Straßenbenutzung: 3,9 % (4,0 %),
- Überholen: 3,4 % (3,2 %).

Außerorts überwogen

- Geschwindigkeit: 34,1 % (37,3 %),
- zu geringer Abstand: 17,8 % (17,3 %),
- Missachten der Vorfahrt: 13,9 % (13,1 %),
- Überholen: 7,9 % (7,8 %),
- Ab-, Einbiegen, Wenden: 7,3 % (7,5 %),
- Alkohol: 5,9 % (5,5 %).

Innerorts gehörten 2011 „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Einbiegen“ sowie „Missachten der Vorfahrt“ zu den häufigsten fahrerbedingten Fehlern, die zu Personenschadensunfällen führten. Obwohl außerorts die Ursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ seit 2005 von fast 42 % auf 34,1 % im Jahr 2011 zurück gegangen ist, war sie auf den Außerortsstraßen weiterhin die mit Abstand häufigste Ursache für Personenschadensunfälle, gefolgt von „zu geringer Abstand“.

Von noch größerer Bedeutung war die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ bei den Getöteten: Für 215 (44,6 %) der in 2011 tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer war ursächlich die Geschwindigkeit verantwortlich.

Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge waren 2011 beteiligt (Vorjahreszahlen in Klammern):

TABELLE 14

	innerorts (%)	außerorts (%)
Pkw-Fahrer	47,1 (48,9)	65,1 (54,4)
Krad-Fahrer	10,9 (9,0)	16,9 (16,9)
Lkw-Fahrer	10,1 (6,0)	8,4 (8,6)
Busfahrer	0,0 (3,0)	0,3 (0,6)
Radfahrer	15,2 (17,3)	4,4 (4,2)
Fußgänger	14,5 (11,3)	3,2 (2,2)

Auf den Autobahnen waren Pkw-Fahrer zu 53,7 % (42,9 %), Lkw-Fahrer zu 39,0 % (31,4 %), und Kradfahrer zu 4,9 % (8,6 %) an Unfällen mit Getöteten beteiligt.





Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme

Die Anzahl **Verunglückter** (Verletzte und Getötete) insgesamt hat sich 2011 gegenüber dem Vorjahr mit einem Zuwachs von 5,8 % auf 47.789 Verkehrsteilnehmer erhöht. Betroffen von dem Anstieg sind dabei außer den Lkw-Insassen (- 12,3 %) und „Sonstigen“ (- 6,6 %) alle anderen Gruppen von Verkehrsteilnehmern. Deutliche Zunahmen wurden 2011 insbesondere bei den Zweiradfahrern registriert: bei den Radfahrern mit + 19,6 % am stärksten, gefolgt von Motorradfahrern (+ 19,0 %) sowie Mofa- und Mopedfahrern (+ 14,8 %). Bei diesen Gruppen war die Anzahl Verunglückter im Vorjahr gegenüber 2009 besonders stark zurück gegangen.

Die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen erhöhte sich im Vergleich zu 2010 nur leicht um 0,7 %, bei den Fußgängern war ein Anstieg von 7,4 % zu verzeichnen.

Bei der Anzahl der **Getöteten** war auch 2011 wieder ein Rückgang zu verzeichnen. Mit - 2,4 % fiel dieser jedoch schwächer aus als in den vergangenen 4 Jahren. Rückläufig war die Anzahl bei den Pkw- und Lkw-Insassen sowie bei den Radfahrern und Motorradfahrern. Erhöht hat sich dagegen die Anzahl getöteter Verkehrsteilnehmer bei den Mofa- und Mopedfahrern, bei den Fußgängern und bei den sonstigen Verkehrsteilnehmern.

Die Zahl der **Verletzten** (Schwer- und Leichtverletzte) insgesamt erhöhte sich gegenüber 2010 um knapp 6 % auf 47.307.

TABELLE 15: VERUNGGLÜCKTE NACH ART DER VERKEHRSBETEILIGUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2011

	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	11/10	Anteil	Anzahl	11/10	Anteil	Anzahl	11/10	Anteil
Pkw-Insassen	26.478	0,8 %	56,0 %	214	-10,8 %	44,4 %	26.692	0,7 %	55,9 %
Lkw-Insassen	966	-11,7 %	2,0 %	8	-52,9 %	1,7 %	974	-12,3 %	2,0 %
Motorradfahrer	4.314	19,7 %	9,1 %	100	-4,8 %	20,7 %	4.414	19,0 %	9,2 %
Mofa-/Mopedfahrer	2.392	14,4 %	5,1 %	15	114,3 %	3,1 %	2.407	14,8 %	5,0 %
Radfahrer	8.387	19,8 %	17,7 %	46	-11,5 %	9,5 %	8.433	19,6 %	17,6 %
Fußgänger	3.563	6,9 %	7,5 %	81	37,3 %	16,8 %	3.644	7,4 %	7,6 %
Sonstige	1.207	-6,9 %	2,6 %	18	28,6 %	3,7 %	1.225	-6,6 %	2,6 %
Insgesamt	47.307	5,9 %	100,0 %	482	-2,4 %	100,0 %	47.789	5,8 %	100,0 %



Langfristige Entwicklung

Die Anzahl verunglückter **Pkw-Insassen** lag trotz des zwischenzeitlichen Anstiegs Ende der 80er Jahre und der leichten Zuwächse zwischen 1998 bis 2001 und von 2010 nach 2011 auf 26.692 Verunglückte um über 42 % unter dem Höchststand des Jahres 1978 von damals mehr als 46.000.

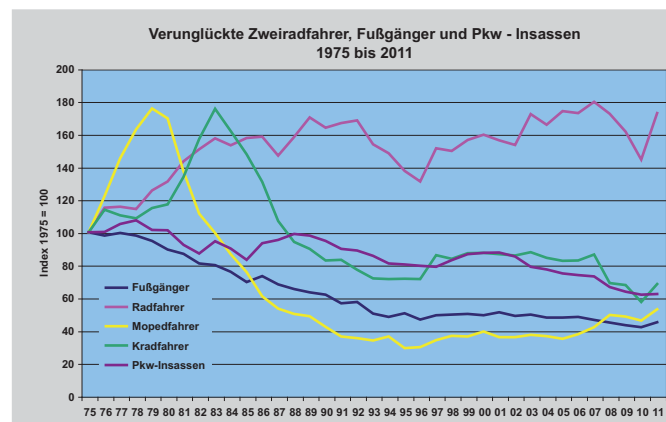
Die Zahl der verunglückten **Motorradfahrer** stieg zwischen 1975 und 1983 von 6.462 auf 11.330 und ging dann bis 1996 trotz weiter gestiegener Bestandszahlen kontinuierlich zurück. Von 1996 nach 1997 gab es einen deutlichen Anstieg, danach war die Entwicklung tendenziell rückläufig bis zum bisherigen Tiefstand in 2010 von 3.709 verunglückten Motorradfahrern. Der deutliche Anstieg im Jahr 2011 auf 4414 bedeutet – bezogen auf den Höchststand von 1983 (11.330) – dennoch eine Verringerung von über 60 %.

Die Anzahl verunglückter **Mofa- und Mopedfahrer** stieg zwischen 1975 und 1979 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. 2011 wurden fast 15 % mehr verunglückte Mofa-/Mopedfahrer registriert als im Vorjahr.

2.407 verunglückte Mofa- und Mopedfahrer bedeuten gegenüber dem Höchststand des Jahres 1979 (7.988) einen Rückgang von rd. 70 %. Gegenüber dem Tiefstand 1995 von 1.330 liegt die Anzahl 2011 allerdings um 81 % 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, 2011 waren es mit 3.644 rd. 55 % weniger. Die Zahl lag 2011 um 7,4 % über 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 8.433 verunglückten Radfahrern im Jahr 2011 um rd. 4 % unterschritten.



Verunglückte nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung

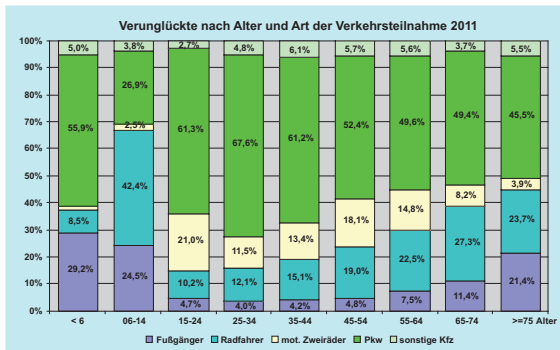
Von den in Baden-Württemberg im Jahr 2011 verunglückten 47.789 Verkehrsteilnehmern waren 8,1 % unter 15 Jahre alt, 55,5 % lagen in der Altersklasse 15 bis 44 Jahre, 36,4 % der Verunglückten war 45 Jahre und älter. Je nach Alter war die Art der Verkehrsteilnahme sehr unterschiedlich:

► Kinder im Alter bis zu 5 Jahren verunglückten überwiegend als Kfz-Mitfahrer (rd. 56 %) oder als Fußgänger (rd. 29 %).

► Bei den 6- bis 14-Jährigen überwog mit rd. 42 % die Beteiligung als Radfahrer, gefolgt von einer Verkehrsbeteiligung als Pkw-Mitfahrer (rd. 27 %) und als Fußgänger (24,5 %).

► Die in den danach folgenden Altersklassen Verunglückten waren überwiegend Fahrer oder Mitfahrer von Pkw, dies gilt mit knapp 68 % insbesondere für die Altersgruppe 25 bis 34. Zwischen 15 und 24 war der Anteil der Personen, die mit motorisierten Zweirädern verunglückten, mit 21 % besonders hoch. Zwischen 25 und 64 lag er dann je nach Altersgruppe zwischen 11,5 % und rd. 18 %.

► Ab dem 55. Lebensjahr steigt wieder der Anteil der Fußgänger und Radfahrer an den Verunglückten. In der Altersklasse 75 und älter lag er 2011 dann mit zusammen 45,1 % (Fußgänger 21,4 %; Radfahrer 23,7 %) auf dem Niveau des Anteils der Pkw-Fahrer oder -Mitfahrer von 45,5 %.



4 Ausblick

Aus den automatischen Dauerzählstellen des Landes liegen Zahlen zur **Verkehrsentwicklung** auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes für Januar bis Juni 2012 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt vor:

	Kfz Mo-So [Kfz/24h]	SV ¹⁾ Mo-So [Kfz/24h]
Autobahnen	- 0,8 %	- 1,8 %
Bundesstraßen	+ 0,1 %	- 2,1 %
Landesstraßen	- 0,3 %	- 5,2 %

Vorläufige Zahlen zur **Unfallentwicklung** auf den Straßen des Landes insgesamt lagen bei Redaktionsschluss für Januar bis Mai 2012 im Vergleich zum Vorjahresquartal wie folgt vor:

Unfälle mit Personenschaden	- 4,0 %
Getötete	- 4,3 %
Schwerverletzte	- 3,6 %
Leichtverletzte	- 3,5 %

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 Parteinahme 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

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

QUELLEN

Regierungspräsidium Tübingen, Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg, Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg, Ergebnisse Jahr 2011. Internet: <http://www.svz-bw.de>

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, Die Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 2011

Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, Statistische Mitteilungen, FZ 1

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, www.destatis.de





Baden-Württemberg