



# Straßenverkehr in Baden-Württemberg

 Jahresvergleich 2014/2013



Baden-Württemberg

## INHALT

### Vorwort

<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) .....	8
2.3 Jahresfahrleistungen .....	10
2.4 Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr .....	11
<b>3 Unfallgeschehen</b> .....	<b>14</b>
3.1 Unfallsituation 2014/2013 .....	14
3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2014 .....	16
3.3 Unfallraten .....	16
3.4 Unfallursachen .....	17
<b>4 Ausblick</b> .....	<b>22</b>
Quellen, Verteilerhinweis .....	23

### 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

Januar 2016

Fotografie und Gestaltung:  
Maerzke Grafik Design, Leonberg

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

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

## VORWORT

Nachhaltige Mobilität ist der Leitgedanke der Verkehrspolitik der Landesregierung Baden-Württemberg. Dies umfasst auch einen sicheren Straßenverkehr und die effiziente Nutzung unserer Straßen. Mit dem aktuellen Verkehrssicherheits- und dem Rahmenkonzept für Straßenverkehrstelematik und Straßenverkehrsmanagement „Effiziente Straßen 2020“ wurden wichtige Grundlagen gelegt. Die ersten Maßnahmen sind bereits umgesetzt. Wir werden weiterhin unser Handeln an diesen Leitlinien ausrichten, um die Konzepte Schritt für Schritt in die Realität umzusetzen.

Der Jahresvergleich der Verkehrszahlen des Jahres 2014 mit dem Vorjahr zeigt eine Steigerung des Verkehrs auf allen Außerortsstraßen um 2,2 Prozent. Dadurch ist die Herausforderung, den Verkehr auf unserem ohnehin schon hoch belasteten Straßennetz mobil zu halten, gewachsen. Leider haben auch die Anzahl der registrierten Unfälle im Straßenverkehr insgesamt sowie die Unfälle mit verletzten Personen zugenommen. Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten ist mit 466 nahezu gleich geblieben. Dies bestärkt uns, das Verkehrssicherheitskonzept im Blick auf die „Vision Zero“, also einen Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte, weiter intensiv zu verfolgen. Dabei setzen wir auch auf das verantwortungs- und rücksichtsvolle Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer.

Ihr

Winfried Hermann

Minister für Verkehr und Infrastruktur





# 1 Überblick



Auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes (Autobahnen (A), Bundes- (B), Landes- (L) und Kreisstraßen (K)) in Baden-Württemberg ist die Verkehrsmenge 2014 gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Dies gilt auch für die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen insgesamt (innerorts und außerorts). Der Kfz-Bestand hat ebenfalls weiterhin zugenommen.

### Die Entwicklungen im Einzelnen:

Die mittlere Verkehrsbelastung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, DTV) erhöhte sich auf den Straßen im Durchschnitt um 2,2 %. Auf den Autobahnen betrug der Zuwachs 2,2 %, auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen lag er mit 2,4 % (B) bzw. 2,2 % (L und K) auf dem gleichen Niveau.

Die **Jahresfahrleistung** lag auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Verkehrs insgesamt mit 65,730 Mrd. Kfzkm um 2,2 % höher als im Vorjahr.

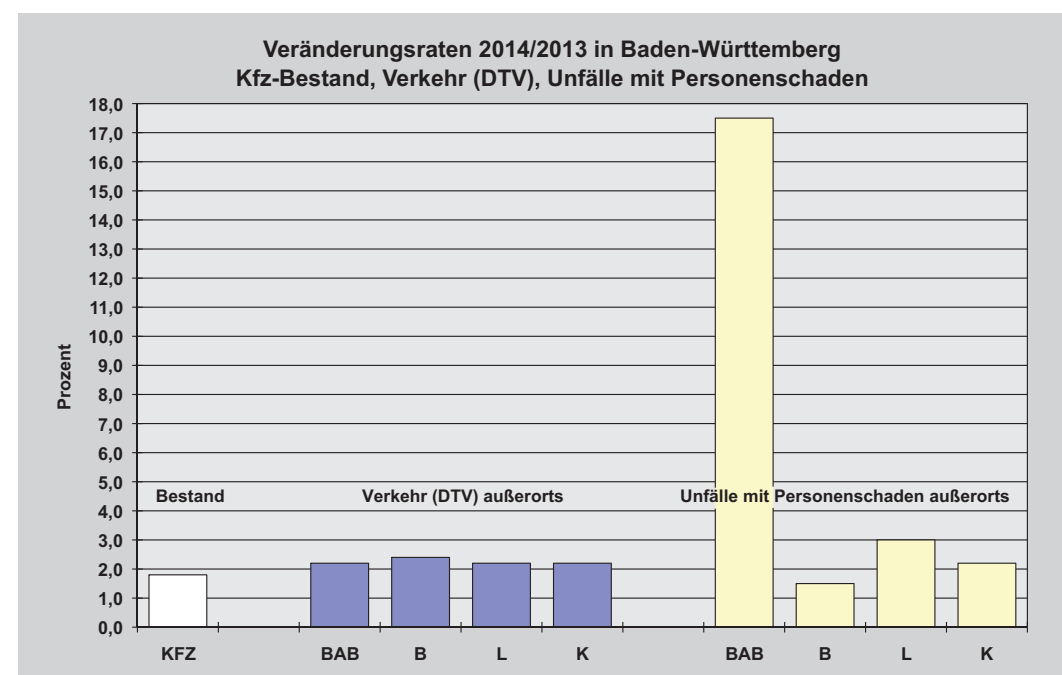
Die Anzahl der **Unfälle mit Personenschaden** erhöhte sich auf allen Straßen insgesamt auf 36.481 (+ 3,5 %). Die Anzahl der Verletzten stieg bei diesen Unfällen auf 47.448 (+ 4,0 %). Bei Verkehrsunfällen getötet wurden 466 Personen (1 VerkehrsteilnehmerIn mehr als 2013), davon außerorts 343 (+ 7,2 %). Auf den Autobahnen des Landes wurden 2.375 Personenschadensunfälle registriert (+ **17,5 %**), bei Verkehrsunfällen getötet wurden dort 36 Personen, 11 weniger als im Vorjahr.

Die **Unfallrate** der Personenschadensunfälle erhöhte sich auf den betrachteten Außerortsstraßen insgesamt um 2,6 % auf 185 Unfälle je Mrd. Kfzkm.

Der **Kfz-Bestand** (ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge) erhöhte sich um 1,8 % auf 7,527 Mio. Fahrzeuge zum 31.12.2014.

### ÜBERBLICK ÜBER DIE VERKEHRS- UND UNFALLENTWICKLUNG

Außerorts	Durchschnittlicher täglicher Verkehr Kfz/24h		Jahresfahrleistung		Unfälle mit Personenschaden		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden je Mrd.Kfzkm	
	14/13	14/13	Mrd.Kfzkm	14/13	Anzahl	14/13	je Mrd.Kfzkm	14/13
Autobahnen	61.600	+ 2,2 %	23,698	+ 2,2 %	2.375	+ 17,5 %	100	+ 15,0 %
Bundesstraßen	14.690	+ 2,4 %	19,201	+ 2,4 %	3.705	+ 1,5 %	193	- 0,9 %
Landesstraßen	5.110	+ 2,2 %	14,119	+ 2,2 %	3.820	+ 3,0 %	271	+ 0,8 %
Kreisstraßen	2.590	+ 2,2 %	8,711	+ 2,2 %	2.251	+ 2,2 %	258	0,0 %



# 2 Verkehr

### 2.1 KFZ-BESTAND

Der **Kfz-Bestand** (Kfz mit amtlichem Kennzeichen) hat in Baden-Württemberg 2014 weiterhin zugenommen. Am Jahresende waren 7,527 Mio. Kraftfahrzeuge registriert, das bedeutet gegenüber dem 31.12.2013 einen Anstieg um 1,8 %. Damit lag der Zuwachs über dem des Vorjahres (2013/2012) von 1,4 %. Der Anteil der in Baden-Württemberg zugelassenen Kfz am bundesweiten Kfz-Bestand betrug am Jahresende 2014 14,0 %. Mit einer Zunahme von + 1,4 % fiel die Kfz-Bestandsentwicklung im Bundesgebiet niedriger aus als in Baden-Württemberg.

Der **Pkw-Bestand** in Baden-Württemberg am 31.12.2014 betrug 6.171.168 Fahrzeuge, das waren 82,0 % des Kfz-Bestandes in Baden-Württemberg und 13,9 % des Pkw-Bestandes im Bundesgebiet.

Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Pkw betrug in Baden-Württemberg 32,7 % (Vorjahr 32,5 %), im Bundesgebiet 33,6 % (Vorjahr 33,4 %).

Wie im Vorjahr waren 5,4 % des baden-württembergischen Pkw-Bestandes Cabrios, bundesweit betrug dieser Anteil 4,6 % (Vorjahr 4,5 %).

9,0 % des Pkw-Bestandes in Baden-Württemberg waren Allrad-Pkw (Vorjahr 8,3 %), im Bundesgebiet waren es 8,0 % (Vorjahr 7,4 %).

Mit 51,5 % bzw. 51,0 % 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 33,7 % höher als in Baden-Württemberg mit 30,8 %. Umgekehrt waren die Verhältnisse dementsprechend bei den hubraumstärkeren Pkw mit 2.000 ccm und mehr. Ihr Anteil war im Bundesgebiet mit 15,3 % niedriger als in Baden-Württemberg, wo 17,7 % der am Jahresende 2014 zugelassenen Pkw

in die hubraumstarke Klasse fielen. Der Anteil der kleinen Hubraumklasse ist 2014 sowohl in Baden-Württemberg als auch im Bundesgebiet weiter gestiegen. In der mittleren Hubraumklasse gingen die Anteile zurück, in der Klasse 2.000 ccm und mehr blieben sie nach den rückläufigen Entwicklungen der vergangenen Jahre gegenüber 2013 konstant. Im Jahr 2005 betrug der Anteil in der kleinen Hubraumklasse unter 1.400 ccm in Baden-Württemberg 25,9 %, in der mittleren und hohen Klasse betrug die Anteile damals 54,8 % bzw. 19,2 %.

Hubraumklasse	Anteile an Pkw gesamt	
	BW	Bundesgebiet
weniger als 1.400 ccm	30,8 %	33,7 %
1.400 bis < 2.000 ccm	51,5 %	51,0 %
2.000 ccm und mehr	17,7 %	15,3 %

Der Bestand an **Nutzfahrzeugen**<sup>1)</sup> betrug am 31.12.2014 in Baden-Württemberg 722.081 Fahrzeuge, das waren 9,6 % des Kfz-Bestandes des Landes und 14,0 % des Nutzfahrzeugbestandes im Bundesgebiet. Den größten Anteil an den Nutzfahrzeugen hatten in Baden-Württemberg die Lastkraftwagen (319.784, 44,3 %) gefolgt von den land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (218.954, 30,3 %).

Der Bestand an **Krafträdern** betrug am 31.12.2014 in Baden-Württemberg 633.413 Fahrzeuge, das waren 8,4 % des Kfz-Bestandes des Landes und 15,3 % des Krad-Bestandes im Bundesgebiet. Mit + 2,8 % ist der Kradbestand gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt stärker gestiegen als der Bestand an Pkw (+ 1,7 %) und Nutzfahrzeugen (+ 1,9 %).

Baden-Württemberg	K F Z	P K W	N F Z <sup>1)</sup>	K R A D
Bestand 2014	7.526.662	6.171.168	722.081	633.413
Veränderung 2014/2013	+ 1,8 %	+ 1,7 %	+ 1,9 %	+ 2,8 %
Anteil am Bundesgebiet	14,0 %	13,9 %	14,0 %	15,3 %
Bundesgebiet				
Bestand 2014	53.715.641	44.403.124	5.167.125	4.145.392
Veränderung 2014/2013	+ 1,4 %	+ 1,3 %	+ 2,1 %	+ 2,2 %

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

<sup>2)</sup> In den früheren 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.

Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Kraftfahrzeuge betrug in Baden-Württemberg 13,7 % (Vorjahr 13,8 %) und lag damit etwas höher als der entsprechende Anteil im Bundesgebiet von 13,4 % (Vorjahr 13,5 %).

Die **Kraftfahrzeugdichte** betrug in Baden-Württemberg 708 Kfz/1.000 EinwohnerInnen. Sie lag damit um 6,5 % über dem entsprechenden Wert im Bundesgebiet von 665. Der Regierungsbezirk mit der höchsten Kfz-Dichte war Tübingen mit 752 Kfz/1.000 EinwohnerInnen gefolgt von den Regierungsbezirken Stuttgart mit 713, Freiburg mit 707 und Karlsruhe mit 672 Kraftfahrzeugen auf 1.000 EinwohnerInnen. Unter den Kreisen und kreisfreien Städten hatte der Hohenlohekreis mit 896 Kfz pro 1.000 EinwohnerInnen weiterhin die höchste Dichte. Die niedrigste Dichte wurde vom Kraftfahrt-Bundesamt wiederum für die Stadt Heidelberg mit 436 Kfz/1.000 EinwohnerInnen ausgewiesen.

### Bestandsentwicklung in Baden-Württemberg 1980 bis 2014

Wegen einer im März 2007 vollzogenen Umstellung der Bestandsstatistik<sup>2)</sup> beziehen sich die Ausführungen in den nächsten Absätzen auf die Zeiträume 1980 bis 2006 und 2007 bis 2014.

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 26 Jahren um 74,0 %, sein Anteil am Kfz-Bestand insgesamt betrug 83,2 % am Jahresende 2006. Der Lkw-Bestand erhöhte sich seit 1980 um 61,8 %.

Seit 2007 ist der Kfz-Bestand in Baden-Württemberg um 10,5 % angestiegen. Dabei erhöhte sich der Pkw-Bestand um 9,6 %, der Bestand an Kraftkrädern nahm um 19,2 % zu und bei den Lkw gab es einen Zuwachs von 15,8 %.

### Pkw-Bestand nach Antriebsarten

Von den am 31.12.2006 zugelassenen 6,353 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 rd. 40 % angestiegen, die Bestandsentwicklung bei den Pkw mit Ottomotor war dagegen seit 2002 rückläufig (rd. - 4 %). Der Anteil der Diesel-Pkw an Pkw mit Diesel- und Ottomotor insgesamt (ohne Pkw mit Gas und Elektroantrieb) betrug 26,1 % am 31.12.2006.

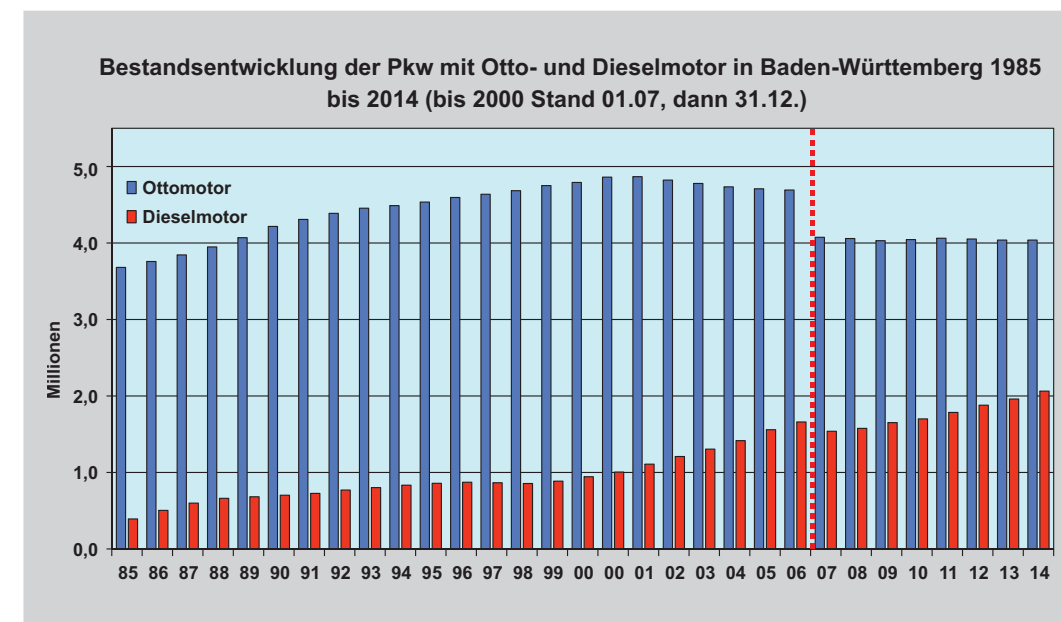
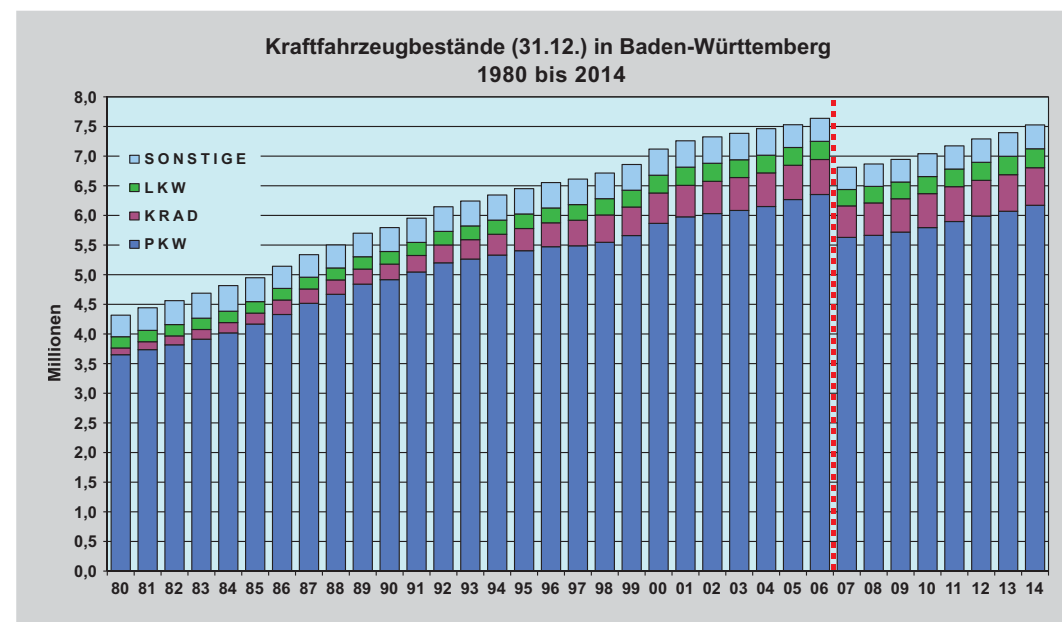
Zum 31.12.2014 hat der Bestand an Benzin-Pkw gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt stagniert. Bei den Diesel-Pkw war dagegen ein deutlicher Zuwachs von 5,3 % zu verzeichnen.

Seit 2007 ist der Bestand an Pkw mit Ottomotor um knapp 1 % zurückgegangen, der Bestand an Pkw mit Dieselmotor hat dagegen um 34,1 % zugenommen. Der Anteil von Diesel-Pkw an den Pkw mit Diesel- und Ottomotor insgesamt hatte

2011 mit 30,5 % erstmals die 30 %-Marke überschritten. Bis zum Jahresende 2014 ist dieser Anteil noch einmal deutlich gestiegen und zwar auf 33,8 %.

Durch Gas angetrieben wurden Ende 2014 50.488 Pkw. Nachdem der Bestand dieser Fahrzeuge 2013 gegenüber 2012 noch um fast 5 % angestiegen war, hat er sich 2014 gegenüber dem Vorjahr nur noch um 1,9 % erhöht. Damit liegt der Anteil der durch Gas angetriebenen Pkw am Pkw-Bestand des Landes insgesamt mit 0,8 % weiterhin unter 1 Prozent. Bundesweit liegt der Anteil mit 1,3 % etwas höher.

Stark erhöht haben sich im Jahresvergleich die Bestände an Pkw mit Elektro- (+ 69,1 %) und Hybridantrieb (+ 26,4 %). Mit 4.042 Elektrofahrzeugen und 14.587 Hybridfahrzeugen beträgt der Anteil dieser beiden Antriebsarten zusammen am Pkw-Bestand insgesamt am 31.12.2014 jedoch – wie im Bundesgebiet – lediglich 0,3 %.





## 2.2 DURCHSCHNITTLICHE TÄGLICHE VERKEHRSTÄRKEN (DTV)

Die Berechnungen zur Verkehrsentwicklung 2014/2013 basieren auf der Datenauswertung von 151 in Baden-Württemberg betriebenen automatischen Dauerzählstellen. Von 36 Zählgeräten auf Autobahnen, 71 auf Bundes- und 44 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 2010 fortgeschrieben werden ([www.svz-bw.de](http://www.svz-bw.de)).

Bei den Landes- und Kreisstraßen wurden ab 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 2014** auf den freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs folgende DTV-Werte und Veränderungen gegenüber 2013:

DTV-WERTE DES KFZ-VERKEHRS		
	DTV (Kfz/24h)	VERÄNDERUNGEN 2014/2013
BAB	61.600	+ 1.300 + 2,2 %
B	14.690	+ 340 + 2,4 %
L	5.110	+ 110 + 2,2 %
K	2.590	+ 55 + 2,2 %

Auf den Außerortsstraßen des Landes gab es 2014 im Vergleich zum Vorjahr allgemein Verkehrszunahmen. Diese fielen auf den Bundesstraßen mit + 2,4 % geringfügig höher aus als auf den Autobahnen, Landes- und Kreisstraßen mit jeweils + 2,2 %.

An den Werktagen Montag-Freitag lag die Verkehrsentwicklung auf etwas niedrigerem Niveau als an allen Tagen des Jahres.

An den Sonn- und Feiertagen waren die Verkehrszunahmen mit Werten zwischen + 3,6 % (BAB) und knapp + 5 % (B, L und K) höher.

VERÄNDERUNGEN DER DTV-WERTE 2014/2013		
	Sonn-/Feiertage	Montag-Freitag
BAB	+ 3,6 %	+ 1,8 %
B	+ 4,9 %	+ 1,9 %
L, K	+ 4,8 %	+ 2,0 %

Auch der **Schwerverkehr** (SV, Kfz > 3,5 t zul. Gesamtgewicht) nahm 2014 wieder zu. Auf den Bundesstraßen lag die Entwicklung auf dem Niveau des Kfz-Verkehrs, auf den Autobahnen, Landes- und Kreisstraßen leicht darunter. Die Anteile des Schwerverkehrs am Kfz-Verkehr blieben gegenüber 2013 nahezu unverändert.

DTV-WERTE DES SCHWERVERKEHRS			
	DTV-SV [Kfz/24h]	2014/2013	Anteil an DTV-Kfz
BAB	8.959	+ 1,9 %	14,5 %
B	1.062	+ 2,4 %	7,2 %
L	272	+ 1,9 %	5,3 %
K	138	+ 1,5 %	5,3 %



## Hochbelastete Streckenabschnitte

Der **höchstbelastete Autobahnabschnitt** lag 2014 wie in den Vorjahren auf der A 8 zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und dem Autobahnkreuz Stuttgart mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 149.739 Kfz/24h. Es folgten die A 5 nördlich des Autobahndreiecks Karlsruhe mit 141.679 Kfz/24h und die A 81 bei Ludwigsburg mit 127.116 Kfz/24h. Für die A 6 wurde bei Neckarsulm die höchste Belastung mit 97.865 Kfz/24h registriert.

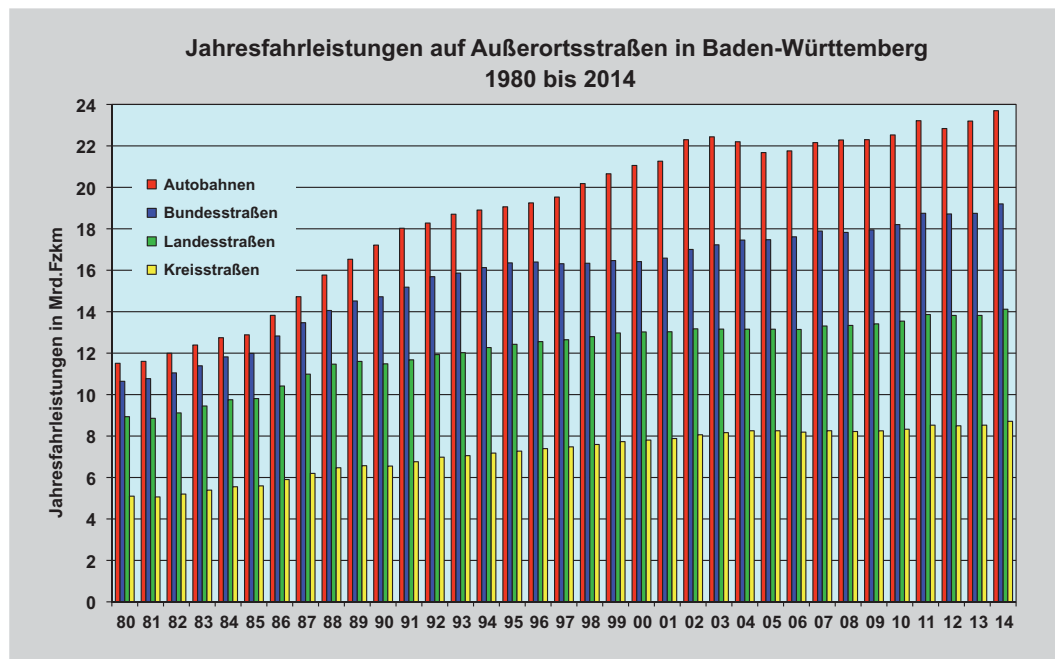
**Hochbelastete Bundesstraßenabschnitte** lagen 2014 insbesondere auf den zweibahnig ausgebauten Strecken der B 10:

Stuttgart-Zuffenhausen.....77.394 Kfz/24h,  
Stuttgart-Hedelfingen.....70.750 Kfz/24h,  
Plochingen.....68.728 Kfz/24h,  
Ulm-Nord.....54.877 Kfz/24h.

DTV-Werte von mehr als 50.000 Kfz/24h wurden außerdem registriert auf der B 27 an der Zählstelle Echterdingen mit 67.706 Kfz/24h, auf der B 14 bei Korb mit 53.652 Kfz/24h und auf der B 29 an der Zählstelle Grunbach mit 52.759 Kfz/24h.

Die **stärksten Verkehrszunahmen** gegenüber 2013 wurden bei den Autobahnen mit + 8,6 % auf der A 5 an der Zählstelle Neuenburg (Grenze mit Frankreich), bei den Bundesstraßen mit + 24,3 % auf der B 31a an der Zählstelle Ortsumgehung Umkirch-West und bei den Landesstraßen mit + 16,6 % auf der L 83 an der Zählstelle Bühl festgestellt.





### Langfristige DTV-Entwicklung in Baden-Württemberg

Zwischen 1980 und 2014 ist der Verkehr auf den Autobahnen um 74,5 % von 35.296 auf 61.600 Kfz/24h gestiegen, auf den Bundesstraßen um 75,5 % von 8.371 auf 14.690 Kfz/24h, auf den Landesstraßen um 69,5 % von 3.015 auf 5.110 Kfz/24h und auf den Kreisstraßen um 77,8 % von 1.457 auf 2.590 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 26 Jahren rückläufig, 2006 bis 2010 sind wieder leichte Anstiege zu verzeichnen, die sich 2011 deutlich verstärkt haben. Nach dem Rückgang 2012 gab es – wie im Vorjahr – auch 2014 wieder Zuwächse.

Der durchschnittliche jährliche Verkehrsanstieg lag zwischen 1980 und 1990 je nach Straßenklasse zwischen 2,8 % und 3,1 %. In dem Zeitraum 1990 bis 2014 verringerte sich der mittlere jährliche Zuwachs bei den Bundesfernstraßen (BAB, B) auf 1,1 % und bei den Landesstraßen auf 0,9 %.

### 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 2014 rd. 23,698 Mrd. Kfzkm zurückgelegt.

Damit wurden auf den Autobahnen auch 2014 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 2014 von allen Kraftfahrzeugen 65,730 Mrd. Kfzkm zurückgelegt. Das sind gegenüber dem Vorjahr 2,2 % mehr und gegenüber 1980 fast 82 % mehr.

NETZLÄNGEN (AUSSERORTSSTRASSEN) UND JAHRESFAHRLEISTUNGEN				
	Netzlänge 01.01.2014 [km]	Veränderung 2014/2013	Fahrleistung [Mrd. Kfzkm]	Veränderung 2014/2013
<b>Autobahnen</b>	1.054	0,0 %	23,698	+ 2,2 %
<b>Bundesstraßen</b>	3.581	+ 0,1 %	19,201	+ 2,4 %
<b>Landesstraßen</b>	7.570	0,0 %	14,119	+ 2,2 %
<b>Kreisstraßen</b>	9.215	0,0 %	8,711	+ 2,2 %
<b>BAB+B+L+K</b>	21.420	0,0 %	65,730	+ 2,2 %

Auf den Autobahnen hat sich die Fahrleistung seit 1980 mehr als verdoppelt. Der BAB-Fahrleistungsanteil im Jahr 2014 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.

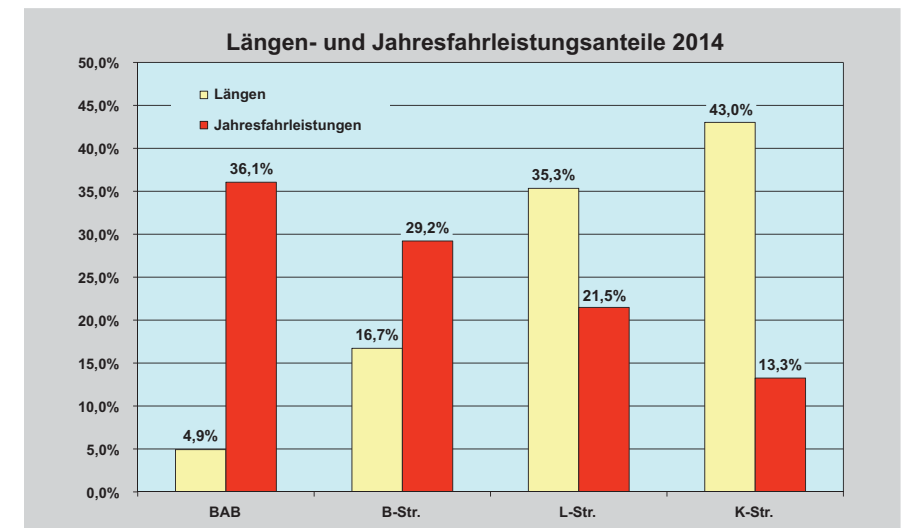
### 2.4 GRENZÜBERSCHREITENDER KFZ-VERKEHR

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 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 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 über 85 % des schweren Güterverkehrs mit der Schweiz. Somit steht für die Hochrechnung auf die Jahreswerte 2014 für den grenzüberschreitenden Verkehr insgesamt eine gesicherte Datenbasis zur Verfügung.



### Ergebnisse nach Fahrzeugarten

Für das Jahr 2014 wurden folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken im grenzüberschreitenden Kfz-Verkehr Baden-Württembergs ermittelt:

DTV-WERTE DES GRENZÜBERSCHREITENDEN VERKEHRS									
	Kfz	Pkw	Krad	Pkw mit Anh.	Bus	Lkw <3,5t	Lkw >3,5t	Lkw mit Anh.	Sattel-KFZ
<b>Frankreich</b>	153.791	129.448	1.777	1.049	602	7.312	1.706	1.970	9.928
<b>2014/2013</b>	+ 5,6 %	+ 5,5 %	+13,0 %	+ 4,1 %	+ 1,9 %	+ 8,4 %	- 3,5 %	- 0,1 %	+ 7,8 %
<b>Schweiz</b>	293.220	264.768	5.400	1.285	923	11.263	2.573	1.707	5.301
<b>2014/2013</b>	- 0,5 %	- 0,7 %	+ 2,7 %	- 2,6 %	- 14,8 %	+ 2,2 %	- 0,7 %	+ 1,5 %	+ 6,3 %





Der durchschnittliche tägliche **Kfz-Verkehr** entwickelte sich an den Grenzübergängen mit einem Anstieg von insgesamt 1,5 % etwas schwächer als im Gesamtnetz des Landes (2,2 %). Während sich für die Grenzübergänge nach Frankreich ein deutlicher Zuwachs von + 5,6 % ergab, war die Entwicklung an den Grenzen zur Schweiz mit - 0,5 % leicht rückläufig.

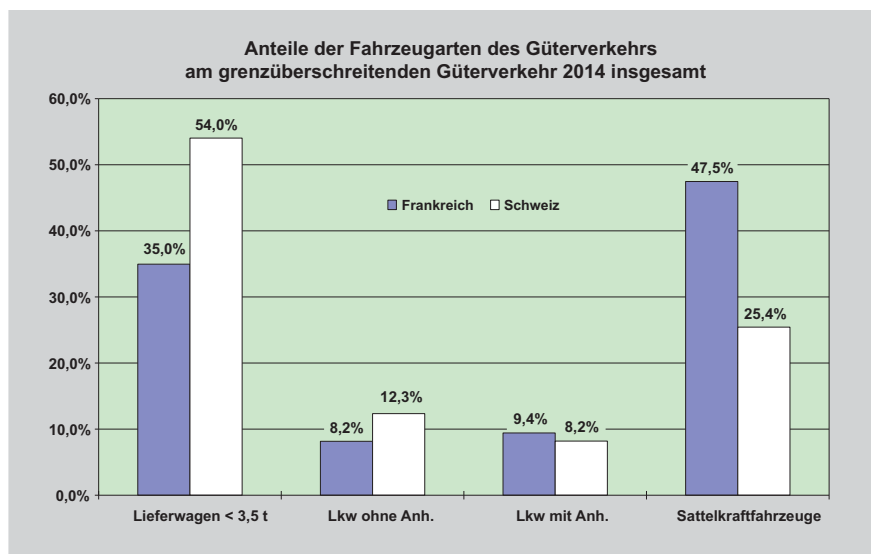
Der **Personenverkehr** mit Frankreich hat bei den Pkw gegenüber 2013 um + 5,5 % zugenommen, bei den Bussen um + 1,9 %. Für die Kräder gab es mit + 13,0 % einen besonders hohen Zuwachs. An den Grenzübergängen zur Schweiz hat sich der Pkw-Verkehr mit - 0,7 % leicht verringert.

Bei den Krädern gab es einen Zuwachs + 2,7 %, für die Busse wurde mit - 14,8 % eine starke Abnahme ermittelt.

Nach dem Rückgang 2012 nahm der **schwere Güterverkehr** (SGV) mit Fahrzeugen über 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lkw mit und ohne Anhänger sowie Sattelkraftfahrzeuge) wie 2013 auch 2014 wieder zu: An der Grenze mit Frankreich um + 5,1 %, an den Übergängen zur Schweiz um + 3,5 %.

Je nach Fahrzeugart waren die Entwicklungen des schweren Güterverkehrs unterschiedlich: An den französischen Grenzen ging der Verkehr der Lkw > 3,5 t ohne Anhänger (- 3,5 %) und der Lkw mit Anhänger (- 0,1 %) zurück, der grenzüberschreitende Verkehr der Sattelkraftfahrzeuge stieg dagegen um + 7,8 %. An den Grenzen mit der Schweiz verlief die Entwicklung tendenziell ähnlich: Rückgang bei den Lkw > 3,5 t (- 0,7 %), geringer Verkehrsanstieg bei den Lkw mit Anhänger (+ 1,5 %) und deutlicher Zuwachs bei den Sattelkraftfahrzeugen (+ 6,3 %).

Der **leichte Güterverkehr** mit Fahrzeugen bis zu 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lieferwagen) stieg an den Grenzen mit Frankreich mit + 8,4 % deutlich, an den Grenzen mit der Schweiz war der Zuwachs mit + 2,2 % weniger stark. Somit stieg der Anteil der Lieferwagen am Güterverkehr insgesamt an den französischen Grenzübergängen von 34,3 % im Vorjahr auf 35,0 % in 2014, zur Schweiz verringerte er sich von 54,3 % auf 54,0 %.



### Höchstbelastete Grenzübergänge

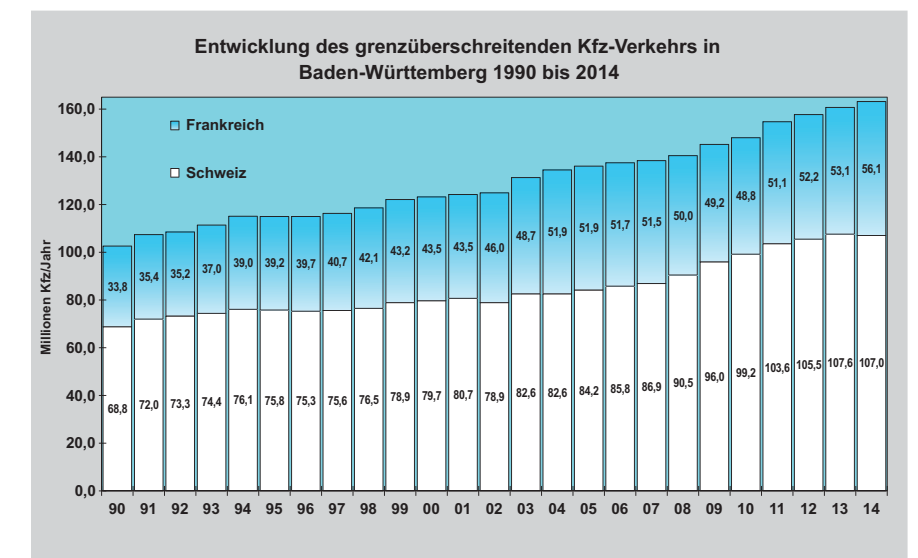
Der mit Abstand höchstbelastete Grenzübergang zwischen Frankreich und Baden-Württemberg war die Europabrücke bei Kehl (B 28). 2014 wurde dort mit 35.946 Kfz/24h 23,4 % des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs mit Frankreich abgewickelt. Spitzentag war Samstag, der 07.06. (Samstag vor Pfingsten) mit 51.406 Kfz. Der höchste Stundenwert wurde auf der Europabrücke mit 4.032 Kfz am Samstag, dem 08.03. zwischen 15 und 16 Uhr registriert. Hochbelastete Übergänge waren weiterhin Weil-Palmrainbrücke (B 532) mit 19.154 Kfz/24h und einem Anteil von 12,5 % am Grenzverkehr mit Frankreich gefolgt vom Autobahnübergang Neuenburg (A 5) mit 16.380 Kfz/24h (Anteil 10,7 %) und Breisach (B 31) mit 15.103 Kfz/24h (Anteil 9,8 %).

Von den Grenzübergängen zwischen Baden-Württemberg und der Schweiz war der BAB-Übergang Weil am Rhein (A 5) mit 31.969 Kfz/24h weiterhin der höchstbelastete. Hier wurden 10,9 % des Grenzverkehrs mit der Schweiz abgewickelt. Spitzentag war Freitag der 25.07. (erstes Ferienwochenende in Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland) mit 44.268 Kfz. Die höchste Stunde wurde am Donnerstag den 02.10. (Fr. 03.10. Feiertag in Deutschland) mit 3.414 Kfz zwischen 17 und 18 Uhr registriert. Die zweithöchste Belastung hatte Rheinfelden (A 861) mit 25.042 Kfz/24h (Anteil 8,5 %) gefolgt von der Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (B 33n) mit 18.304 Kfz/24h (Anteil 6,2 %) und dem Grenzübergang Bietingen (B 34) mit 15.498 Kfz/24h (Anteil 5,3 %). Mit 12.740 Kfz/24h folgten die Grenzübergänge Waldshut (B 34) und Lörrach-Stetten (B 317) mit 12.506 Kfz/24h (Anteile jeweils 4,3 %).

### Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr 1990 bis 2014

Im Jahr 2014 haben insgesamt 163,1 Millionen Kraftfahrzeuge die Grenzen des Landes von und nach Frankreich und zur Schweiz passiert, davon 56,1 Millionen (34 %) die französischen, 107,0 Millionen (66 %) die schweizer Grenzen. Seit 1990 (Beginn der systematischen Erhebungen) ist der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr insgesamt um 59,0 % gestiegen, mit Frankreich um 66,1 %, mit der Schweiz um 55,6 %.

Seit Inkrafttreten des Schengener Abkommens (1992) nahm der grenzüberschreitende Verkehr insgesamt um 50,4 % zu, zwischen Frankreich und Baden-Württemberg betrug der Zuwachs 59,5 %, zwischen der Schweiz und Baden-Württemberg 46,0 %. Die Fahrleistung auf den Außerortsstraßen (BAB, B, L, K) des Landes insgesamt ist in diesem Zeitraum nur um 24,3 % 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 2014/2013

Bei der Unfallaufnahme wird von der Polizei nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden<sup>3)</sup> und Unfällen mit Personenschaden differenziert. Die Entwicklung 2014 stellt sich wie folgt dar:

➤ Auf allen Straßen des Landes wurden insgesamt 294.238 Straßenverkehrsunfälle registriert. Dies ist im Vergleich zu 2013 (291.548) ein Anstieg von 0,9 %. Die Unfälle mit Sachschaden erhöhten sich um 0,6 % auf 257.757 (2013: 256.308).

➤ Die Zahl der **Unfälle mit Personenschaden** stieg um 3,5 % auf 36.481. Die Zahl der bei diesen Unfällen insgesamt verletzten Personen erhöhte sich um 4,0 % auf 47.448 (Leichtverletzte: 37.911 + 3,7 %, Schwerverletzte: 9.537 + 5,2 %).

➤ Bei Verkehrsunfällen **getötet** wurden 2014 466 VerkehrsteilnehmerInnen, das ist eine Person mehr als im Vorjahr: Mit 44 Getöteten je 1 Million EinwohnerInnen lag Baden-Württemberg leicht über dem Bundesdurchschnitt von 42 (vorläufige Zahlen).

➤ **Innerorts** (einschl. Gemeindestraßen) sank 2014 die Anzahl Getöteter um 15,2 % auf 123.

➤ **Außerorts** erhöht sich die Anzahl Getöteter um 7,2 % auf 343.

➤ Auf den **Autobahnen** wurden 2014 bei Verkehrsunfällen 36 Personen getötet. Das waren 11 (- 23,4 %) weniger als im Jahr 2013. In den anderen Unfallkategorien gab es allerdings Zunahmen: Unfälle mit Personenschaden + 17,5 %, dabei Leichtverletzte + 19,8 % und Schwerverletzte + 10,3 %.

➤ Auf den **übrigen Außerortsstraßen** hat die Anzahl der Personenschadensunfälle insgesamt um 1,0 % zugenommen. Die Zahl der dabei Verletzten stieg um 1,3 % auf 15.660. Die Anzahl der Getöteten stieg um 12,5 % auf 307.

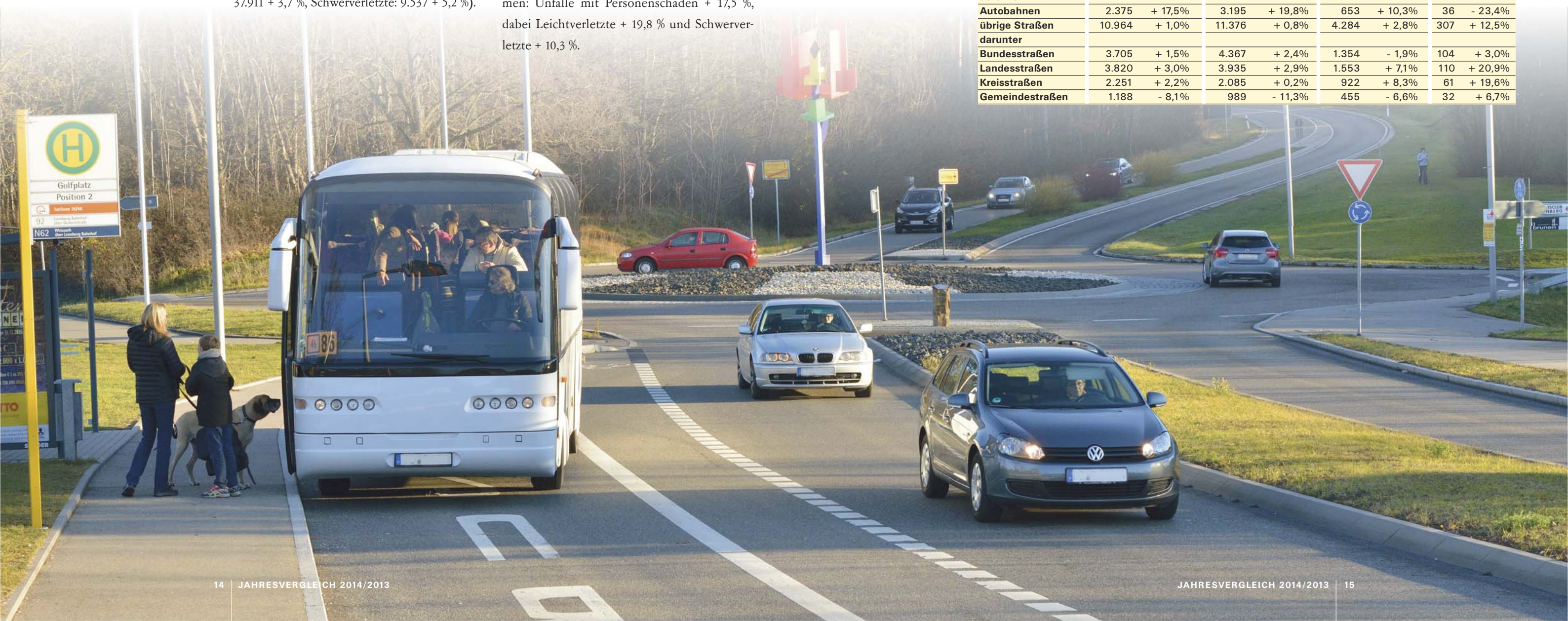
➤ Betrachtet man die Entwicklung bei der Anzahl Getöteter differenziert nach Straßengruppen außerorts, zeigt sich, dass auf den Bundes-

straßen 3 Personen, auf den Landesstraßen 19, auf den Kreisstraßen 10 und auf den Gemeindestraßen 2 Personen mehr bei Straßenverkehrsunfällen getötet wurden als im Vorjahr.

Im **Bundesgebiet** wurden 2014 nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes 302.435 Personenschadensunfälle registriert, 3,9 % mehr als 2013. Die Zahl der Getöteten erhöhte sich 2014 um 38 Personen (+ 1,1 %) auf 3.377 VerkehrsteilnehmerInnen.

UNFÄLLE UND VERUNGLÜCKTE 2014 IN BADEN-WÜRTTEMBERG UND VERÄNDERUNGEN 2014/2013

	Unfälle mit Personenschaden		Dabei Leichtverletzte		Dabei Schwerverletzte		Dabei Getötete	
<b>Alle Straßen</b>	36.481	+ 3,5%	37.911	+ 3,7%	9.537	+ 5,2%	466	+ 0,2%
<b>davon</b>								
<b>innerorts</b>	23.142	+ 3,5%	23.340	+ 3,2%	4.600	+ 6,8%	123	- 15,2%
<b>Außerorts</b>	13.339	+ 3,6%	14.571	+ 4,4%	4.937	+ 3,7%	343	+ 7,2%
<b>darunter</b>								
<b>Autobahnen</b>	2.375	+ 17,5%	3.195	+ 19,8%	653	+ 10,3%	36	- 23,4%
<b>übrige Straßen</b>	10.964	+ 1,0%	11.376	+ 0,8%	4.284	+ 2,8%	307	+ 12,5%
<b>darunter</b>								
<b>Bundesstraßen</b>	3.705	+ 1,5%	4.367	+ 2,4%	1.354	- 1,9%	104	+ 3,0%
<b>Landesstraßen</b>	3.820	+ 3,0%	3.935	+ 2,9%	1.553	+ 7,1%	110	+ 20,9%
<b>Kreisstraßen</b>	2.251	+ 2,2%	2.085	+ 0,2%	922	+ 8,3%	61	+ 19,6%
<b>Gemeindestraßen</b>	1.188	- 8,1%	989	- 11,3%	455	- 6,6%	32	+ 6,7%





### 3.2 LANGFRISTIGE UNFALLENTWICKLUNG 1970 BIS 2014

Aufgrund von 1995 vorgenommenen Änderungen bei der statistischen Registrierung von Personenschadensunfällen (seit 1995 gilt die Definition entsprechend der Fußnote S. 14) beschränkt sich die Entwicklungsbetrachtung 1970 bis 2014 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. Nach einem Zwischenanstieg 2011 um 7,7 % gab es 2013 eine Abnahme um - 1,7 % und 2014 wieder einen Anstieg um 3,5 % auf 36.481. Gegenüber dem bisherigen Höchststand von 54.008 aus dem Jahr 1978 bedeutet dies einen Rückgang von 32,5 %.

#### VERUNGLÜCKTE

	2014	1970	2014/70
<b>Getötete</b>	466	2.798	- 83,3%
<b>Schwerverletzte</b>	9.537	22.822	- 58,2%
<b>Leichtverletzte</b>	37.911	51.790	- 26,8%

➤ Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen **verunglückten** Personen ging zwischen 1970 und 2014 von 77.410 auf 47.448 um 38,7 % zurück. Bei den Getöteten war der Rückgang seit 1970 am stärksten. Die Anzahl der getöteten VerkehrsteilnehmerInnen betrug 2014 mit 466 Personen nur noch rd. ein Sechstel der 1970 getöteten 2.798 VerkehrsteilnehmerInnen.

➤ 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. 2014 waren es mit 261 bzw. 13 deutlich weniger.

### 3.3 UNFALLRATEN

Die Unfallraten, d. h. 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 2014 wieder für die Autobahnen ermittelt (100 Unfälle mit Personenschaden je Mrd. Kfzkm). Am höchsten waren die Unfallraten auf den Landesstraßen (271), gefolgt von den Kreisstraßen (258) und den Bundesstraßen (193). Auf Autobahnen und Landesstraßen haben sich die Unfallraten gegenüber 2013 erhöht, mit + 15 % besonders stark auf den Autobahnen (Landesstraßen + 0,8 %). Auf den Bundesstraßen nahmen die Raten dagegen um - 0,9 % ab, auf den Kreisstraßen gab es keine Veränderung gegenüber dem Vorjahr.

Die **Verletztenraten** stiegen auf den Autobahnen (+ 15,5 %), Landesstraßen (+ 1,8 %) und Kreisstraßen an (+ 0,4 %), nur auf den Bundesstraßen waren sie mit - 1,1 % rückläufig.

Die **Getötetenraten** haben sich 2014 gegenüber 2013 auf Autobahnen und Bundesstraßen nicht verändert, auf den Landes- und Kreisstraßen erhöhte sie sich um jeweils 1 getöteten VerkehrsteilnehmerIn je Mrd. Kfzkm.

Die Zahlen zeigen insgesamt, dass die Autobahnen trotz der Zunahmen bei den Personenschadensunfällen und Verunglückten auch 2014 weiterhin die sichersten Außerortstraßen waren.

#### UNFALLRATEN (UNFÄLLE JE MRD.KFZKM) 2014 AUSSERORTS UND VERÄNDERUNGEN ZU 2013

	Autobahnen		Bundesstraßen		Landesstraßen		Kreisstraßen	
<b>Unfälle mit Personenschaden</b>	100	+ 13	193	- 2	271	+ 3	258	0
<b>Verletzte</b>	162	+ 21	298	- 3	389	+ 7	345	+ 1
<b>Getötete</b>	2	0	5	0	8	+ 1	7	+ 1

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 bis 2010 wieder fallend, gefolgt von leichten Zunahmen bei BAB, B, L und K zusammen. Bezogen auf 1980 haben sich die Raten der Personenschadensunfälle in 2014 auf allen hier betrachteten Straßengruppen mehr als halbiert.

#### ENTWICKLUNG DER RATEN DER PERSONENSCHADENSUNFÄLLE

	2014/00	2014/90	2014/80
<b>BAB</b>	- 20,7 %	- 42,8 %	- 52,3 %
<b>B</b>	- 37,4 %	- 49,4 %	- 64,2 %
<b>L</b>	- 33,7 %	- 48,0 %	- 59,1 %
<b>K</b>	- 30,7 %	- 44,7 %	- 58,4 %

### 3.4 UNFALLURSACHEN

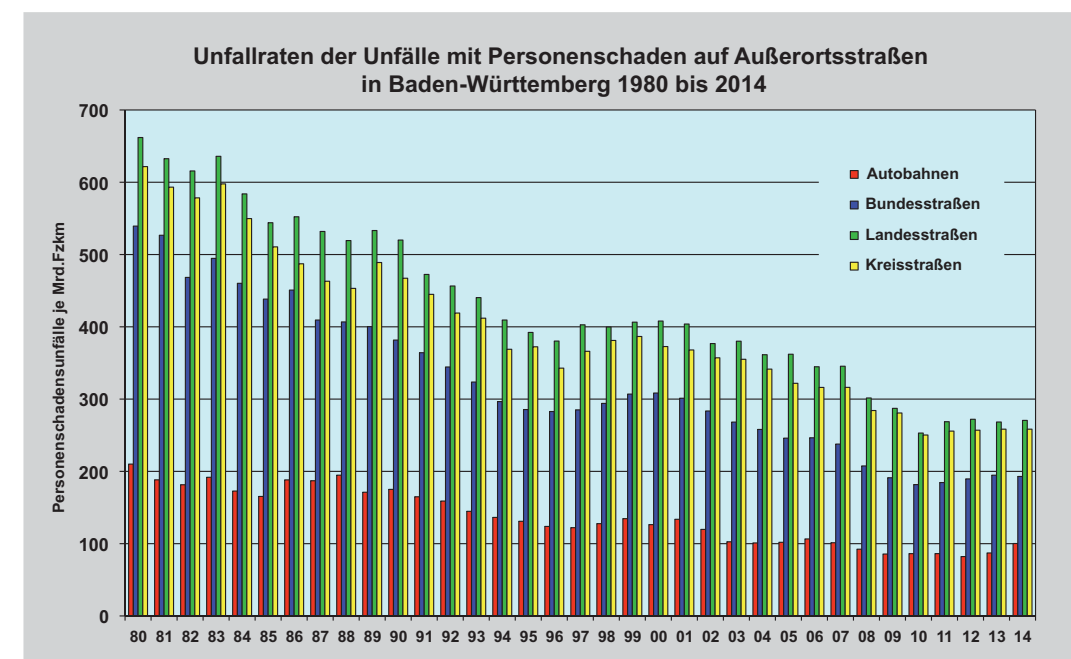
Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden waren 2014 (Anteile des Vorjahres in Klammern):

- Fehler der FahrerInnen von Kraftfahrzeugen: Sie verursachten innerorts 77,7 % (78,7 %), außerorts 92,4 % (92,1 %) aller Personenschadensunfälle:
- Radfahrende verursachten innerorts 16,4 % (15,3 %), außerorts 5,3 % (5,5 %),
- FußgängerInnen verursachten innerorts 3,7 % (4,1 %) und außerorts – wie im Vorjahr – 0,7 % der Personenschadensunfälle.

#### VERURSACHER VON PERSONENSCHADENSUNFÄLLEN

Fahrer von	Innerorts [%]		Außerorts [%]	
	2014	2013	2014	2013
<b>Pkw</b>	64,4	65,1	70,2	71,2
<b>Krädern</b>	7,2	6,8	12,7	11,2
<b>Lkw</b>	4,8	4,4	7,9	5,6
<b>anderen Kfz</b>	1,7	3,0	1,8	4,5

➤ Schlechte Straßenverhältnisse, insbesondere Schnee- und Eisglätte, waren innerorts für 3,3 % (4,2 %) und außerorts für 7,6 % (11,5 %) der Personenschadensunfälle mitverantwortlich.





### Fehlverhalten der FahrerInnen

Die Verteilung der fahrerbedingten Ursachen bei Personenschadensunfällen war auch 2014 – nach Ortslagen getrennt – unterschiedlich (Vorjahreszahlen in Klammern):

#### Innerorts überwogen

- Abbiegen, Wenden, Einbiegen: 20,2 % (21,4 %),
- Missachten der Vorfahrt: 21,6 % (21,1 %),
- zu geringer Abstand: 15,7 % (16,0 %),
- nicht angepasste Geschwindigkeit: 11,6 % (11,7 %),
- Alkohol: 4,6 % (5,1 %),
- falsche Straßenbenutzung: 3,8 % (3,7 %),
- Überholen: 3,0 % (3,3 %).

#### Außerorts überwogen

- Geschwindigkeit: 32,6 % (35,3 %),
- zu geringer Abstand: 23,5 % (22,3 %),
- Missachten der Vorfahrt: 13,7 % (13,1 %),
- Überholen: 7,9 % (7,8 %),
- Ab-, Einbiegen, Wenden: 7,2 % (7,2 %),
- Alkohol: 4,7 % (5,0 %).



Innerorts gehörten 2014 „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Einbiegen“ und „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 rd. 33 % im Jahr 2014 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 188 (40,3 %) der 466 in 2014 innerorts und außerorts insgesamt tödlich verunglückten VerkehrsteilnehmerInnen war ursächlich die Geschwindigkeit verantwortlich.

Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge waren 2014 beteiligt (Vorjahreszahlen in Klammern):

#### BETEILIGTE AN UNFÄLLEN MIT TODESFOLGE

	innerorts (%)	außerorts (%)
Pkw-FahrerInnen	45,5 (47,1)	58,0 (58,6)
Krad-FahrerInnen	8,9 (7,2)	18,1 (19,3)
Lkw-FahrerInnen	10,6 (5,8)	8,5 (4,4)
BusfahrerInnen	0,8 (0,7)	0,0 (0,0)
RadfahrerInnen	13,0 (12,3)	7,6 (7,5)
FußgängerInnen	11,4 (13,0)	2,0 (4,7)

Auf den Autobahnen waren Pkw-FahrerInnen zu 58,3% (63,2%) und KradfahrerInnen zu 2,8% (5,3%) an Unfällen mit Getöteten beteiligt. Auffallend ist der Anstieg des Anteils der Lkw-FahrerInnen von 13,2 % im Vorjahr auf 36,1 % in 2014.

#### Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme

Die Anzahl Verunglückter (Verletzte und Getötete) hat sich 2014 gegenüber dem Vorjahr um 3,9 % auf 47.914 VerkehrsteilnehmerInnen erhöht. Dazu haben insbesondere die Zuwächse bei den Lkw-Insassen (+5,8 %) sowie bei den MotorradfahrerInnen (+12,6 %) beigetragen.

Die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen erhöhte sich im Vergleich zu 2013 um 1,1 %. Bei den RadfahrerInnen war ein Anstieg von 1,7 % zu verzeichnen. Rückläufig war mit - 7,4 % die Anzahl verunglückter Mofa- und MopedfahrerInnen sowie mit - 4,5 % die Anzahl verunglückter FußgängerInnen.

#### VERUNGLÜCKTE NACH ART DER VERKEHRSBETEILIGUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2014

	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	14/13	Anteil	Anzahl	14/13	Anteil	Anzahl	14/13	Anteil
Pkw-Insassen	27.265	+1,1 %	57,5 %	209	+3,0 %	44,8 %	27.477	+1,1 %	57,3 %
Lkw-Insassen	1.112	+6,9 %	2,3 %	15	-40,0 %	3,2 %	1.127	+5,8 %	2,4 %
MotorradfahrerInnen	4.506	+12,5 %	9,5 %	101	+18,8 %	21,7 %	4.607	+12,6 %	9,6 %
Mofa-/MopedfahrerInnen	1.780	-7,7 %	3,8 %	15	+36,4 %	3,2 %	1.795	-7,4 %	3,7 %
RadfahrerInnen	7.728	+1,8 %	16,3 %	42	-17,6 %	9,0 %	7.770	+1,7 %	16,2 %
Pedelecs	465	-	1,0 %	11	-	2,4 %	476	-	1,0 %
FußgängerInnen	3.409	-3,9 %	7,2 %	55	-31,3 %	11,8 %	3.464	-4,5 %	7,2 %
Sonstige	1.183	+118,7 %	2,5 %	18	+80,0 %	3,9 %	1.201	+118,0 %	2,5 %
Insgesamt	47.448	+4,0 %	100,0 %	466	+0,2 %	100,0 %	47.914	+3,9 %	100,0 %

Getötet wurde 2014 1 VerkehrsteilnehmerInnen mehr als im Vorjahr. Bei den Pkw-Insassen stieg die Anzahl Getöteter um 3,0 %, bei den MotorradfahrerInnen um 18,8 % und bei den Mofa- und MopedfahrerInnen um 36,4 %. Bei den Lkw-Insassen (-40,0 %), bei den RadfahrerInnen (-17,6 %) und bei den FußgängerInnen (-31,3 %) war die Anzahl getöteter VerkehrsteilnehmerInnen gegenüber 2013 rückläufig.

Die Zahl der Verletzten (Schwer- und Leichtverletzte) insgesamt erhöhte sich gegenüber 2013 um 4,0 % auf 47.448. 4.506 verletzte MotorradfahrerInnen bedeuten gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg von 12,5 %. Die Anzahl verletzter Lkw-Insassen stieg ebenfalls deutlich um fast 7 %. Weniger stark waren die Zuwächse mit + 1,8 % bei den Radfahrenden und mit + 1,1 % bei den Pkw-FahrerInnen und MitfahrerInnen. Rückläufig war die Anzahl Verletzter mit - 7,7 % bei den Mofa-/MopedfahrerInnen und mit - 3,9 % bei den FußgängerInnen.

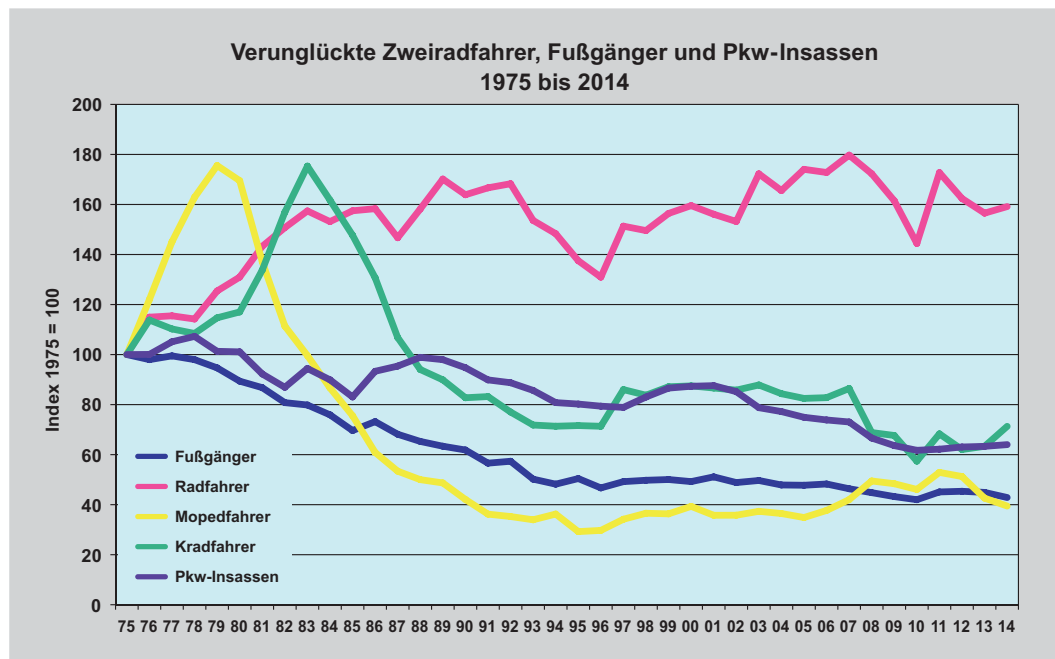
#### Langfristige Entwicklung

Die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen lag 2014 trotz des zwischenzeitlichen Anstiegs Ende der 80er Jahre und der leichten Zuwächse zwischen 1998 bis 2001 und von 2010 bis 2013 auf 27.474 Verunglückte um rd. 40 % unter dem Höchststand des Jahres 1978 von damals mehr als 46.000.

Die Zahl der verunglückten MotorradfahrerInnen 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 Tiefststand in 2010 von 3.709 verunglückten MotorradfahrerInnen. Nach dem deutlichen Anstieg im Jahr 2011 auf 4.414 folgte 2012 ein Rückgang um 9,2 % auf 4.009 und 2013 wieder ein Anstieg um 2,1 % auf 4.092. Im Jahr 2014 ist die Anzahl verunglückter MotorradfahrerInnen noch einmal deutlich um 12,6 % gestiegen auf 4.607. Das bedeutet – bezogen auf den Höchststand von 1983 (11.330) – immer noch eine Verringerung von knapp 60 %.





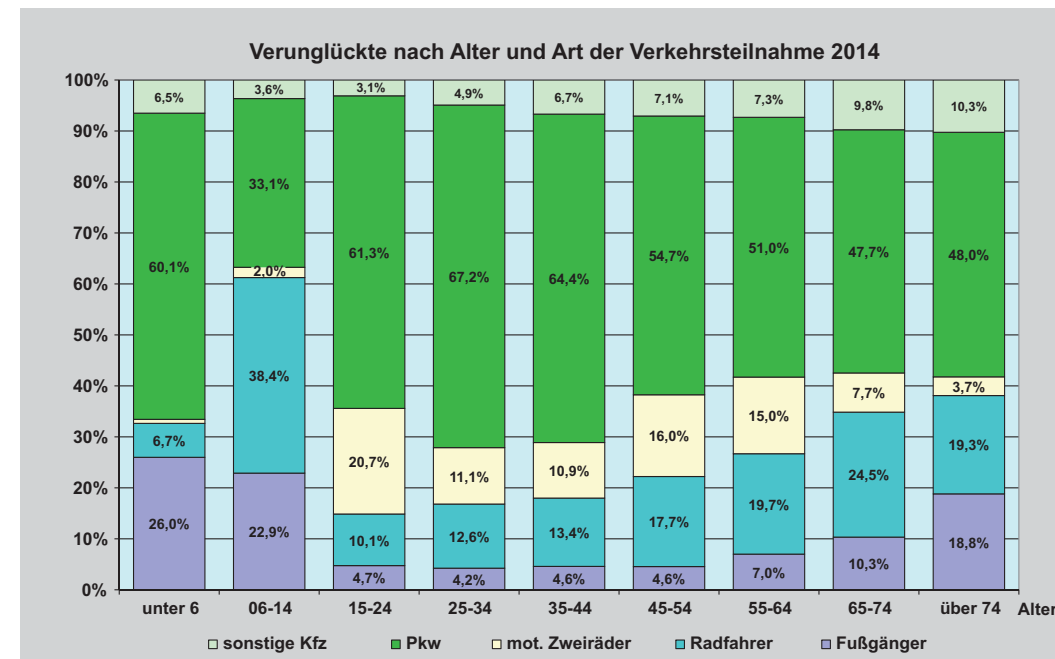


► Die Anzahl verunglückter Mofa- und MopedfahrerInnen stieg zwischen 1975 und 1979 von 4.550 auf 7.988, danach war die Entwicklung – unterbrochen von einem Anstieg 1994 – bis in die Jahre 1995 (1.330) und 1996 (1.352) rückläufig. Nach dem Anstieg 2011 um 15 % war die Entwicklung in den Jahren 2012 bis 2014 wieder rückläufig. 1.795 verunglückte Mofa- und MopedfahrerInnen in 2014 bedeuten gegenüber dem Höchststand des Jahres 1979 (7.988) einen Rückgang von knapp 78 %. Gegenüber dem Tiefstand 1995 von 1.330 liegt die Anzahl 2014 jedoch um 35 % höher.

► Bei den Radfahrenden gab es – im Gegensatz zu allen anderen VerkehrsteilnehmerInnen – zwischen 1975 und 1992 fast immer Zuwächse

der Verunglückten. Die Anzahl verunglückter RadfahrerInnen 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 RadfahrerInnen zwischen 7.300 und rd. 7.800. Der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2007 (8.774) wurde 2014 mit 7.770 verunglückten RadfahrerInnen um rd. 11 % unterschritten.

► Bei den verunglückten FußgängerInnen ist zwischen 1975 und 1994 ein stetiger Rückgang zu beobachten. Danach verlief die Entwicklung uneinheitlich. 1975 verunglückten fast 8.100 FußgängerInnen, 2014 waren es mit 3.464 57 % weniger, aber 2,1 % mehr als 2010 (bisheriger Tiefstand).



#### Verunglückte nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung

Von den in Baden-Württemberg im Jahr 2014 verunglückten 47.914 VerkehrsteilnehmerInnen waren 7,1 % unter 15 Jahre alt, 54,3 % lagen in der Altersklasse 15 bis 44 Jahre, 38,5 % der Verunglückten waren 45 Jahre und älter. In nahezu allen Altersklassen war die Beteiligung der Verunglückten als Pkw-FahrerInnen bzw. MitfahrerInnen am höchsten. Je nach Alter war die Art der sonstigen Verkehrsteilnahmen jedoch sehr unterschiedlich:

- Kinder im Alter unter 6 Jahren verunglückten überwiegend als Pkw-MitfahrerInnen (rd. 60 %) oder als FußgängerInnen (26 %).
- Bei den 6- bis 14-jährigen überwog mit 38,4 % die Beteiligung als Radfahrende, gefolgt von einer Verkehrsbeteiligung als Pkw-MitfahrerInnen (33,1 %) und als FußgängerInnen (22,9 %).

► Zwischen 15 und 24 war der Anteil der Personen, die mit motorisierten Zweirädern verunglückten, mit 20,7 % besonders hoch. Zwischen 25 und 64 lag er dann jeweils zwischen 11 % (Altersgruppe 25 bis 44) und 16 % (Altersgruppe 45 bis 54).

► Die in den Altersklassen ab 15 Jahre Verunglückten waren überwiegend FahrerInnen oder MitfahrerInnen von Pkw, dies gilt mit 67,2 % insbesondere für die Altersgruppe 25 bis 34.

► Ab dem 55. Lebensjahr stieg wieder der Anteil der FußgängerInnen und Radfahrenden an den Verunglückten. Auch in der Altersklasse 75 und älter lag er 2014 mit zusammen 38,1 % (FußgängerInnen 18,8 %; RadfahrerInnen 19,3 %) recht hoch, jedoch noch unter dem Anteil der Pkw-Insassen von 48,0 %.





## 4 Ausblick

Aus den automatischen Dauerzählstellen des Landes liegen Zahlen zur **Verkehrsentwicklung** auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes für das 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt vor:

VERKEHRSENTWICKLUNGEN IM 1. HALBJAHR 2015		
	Kfz Mo-So [Kfz/24h]	SV <sup>4)</sup> Mo-Fr [Kfz/24h]
<b>Autobahnen</b>	+ 2,2 %	+ 1,8 %
<b>Bundesstraßen</b>	+ 0,6 %	+ 0,5 %
<b>Landesstraßen</b>	+ 0,7 %	+ 1,0 %

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

Vorläufige Zahlen zur **Unfallentwicklung** auf den Straßen des Landes insgesamt lagen bei Redaktionsschluss für Januar bis April 2015 im Vergleich zum Vorjahresquartal wie folgt vor:

Unfälle mit Personenschaden.....	- 4,3 %
Getötete .....	+ 5,6 %
Schwerverletzte .....	- 7,9 %
Leichtverletzte .....	- 2,6 %

### 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 KandidatInnen oder HelferInnen 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/der Empfängerin zugegangen ist.

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

### QUELLEN

Regierungspräsidium Tübingen, Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg, Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg, Ergebnisse Jahr 2014.  
<http://www.svz-bw.de/>

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 2014, Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg März 2015 – mit ersten Ergebnissen für April 2015.  
<http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/>

Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, Statistische Mitteilungen, FZ 1  
<http://www.kba.de/>

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





Baden-Württemberg