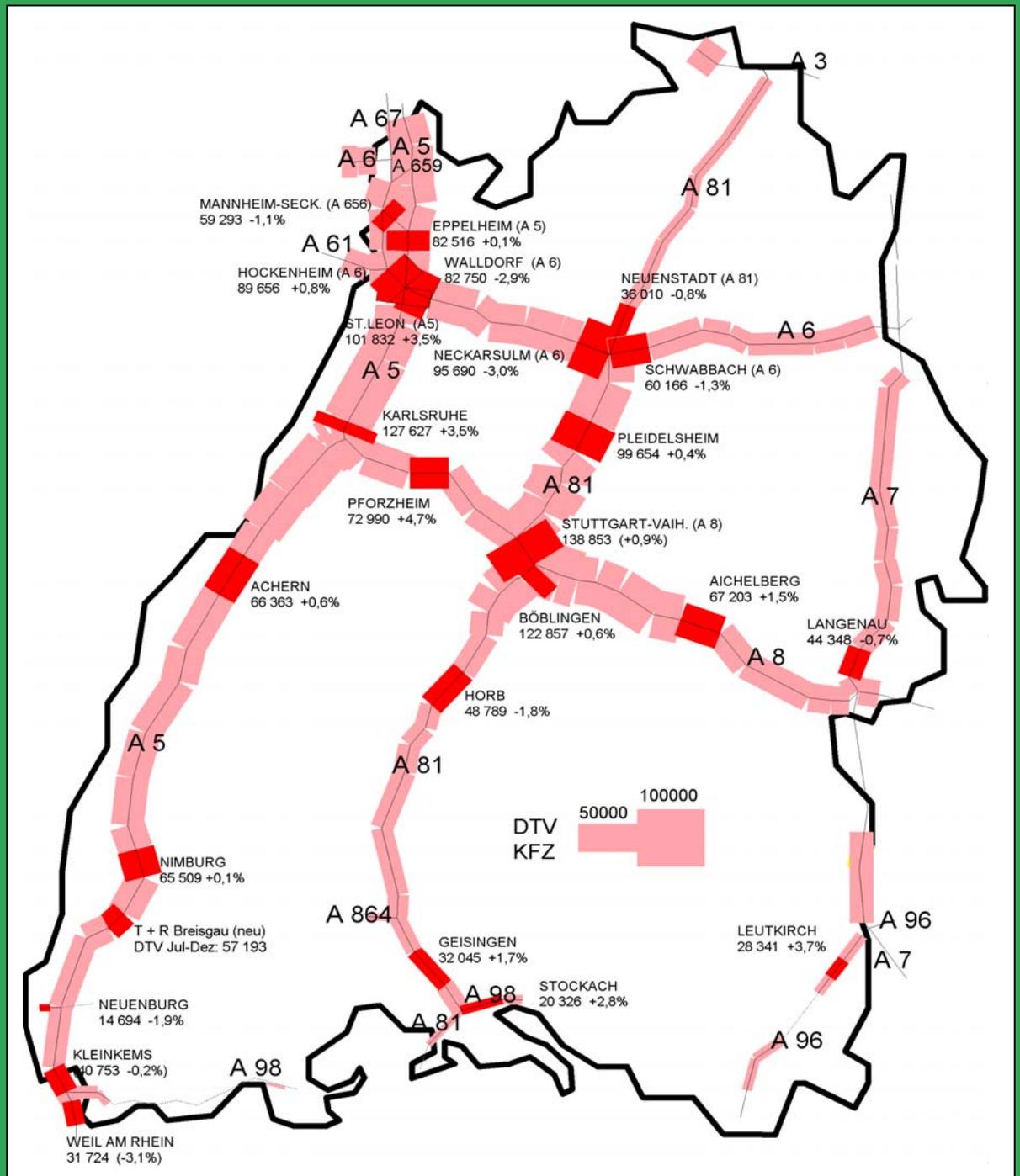


Straßenverkehr in Baden-Württemberg

Jahresvergleich 2003/2002



Inhalt

1 Überblick

2 Verkehr

2.1 Kfz-Bestand

2.2 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV)

2.3 Jahresfahrleistungen

2.4 Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr

3 Unfallgeschehen

3.1 Unfallsituation 2003/2002

3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2003

3.3 Unfallraten

3.4 Unfallursachen

1 Überblick

Auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes (Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) in Baden-Württemberg hat der Verkehr 2003 geringfügig zugenommen. Leicht angestiegen ist auch der Kfz-Bestand. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen insgesamt (innerorts und außerorts) war weiterhin rückläufig.

Die Entwicklungen im einzelnen:

Die mittlere Verkehrsbelastung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, **DTV**) stieg auf den genannten Straßen im Durchschnitt um etwa 0,3 %. Dabei war der Zuwachs auf den Autobahnen mit 0,5 % etwas stärker als auf den übrigen Außerortsstraßen, auf denen sich der Verkehr mit + 0,2 % kaum veränderte.

Die **Jahresfahrleistung** lag auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Verkehrs insgesamt mit fast 61 Mrd.Kfzkm um 2,3 % höher als im Vorjahr. Auf den Autobahnen nahm sie

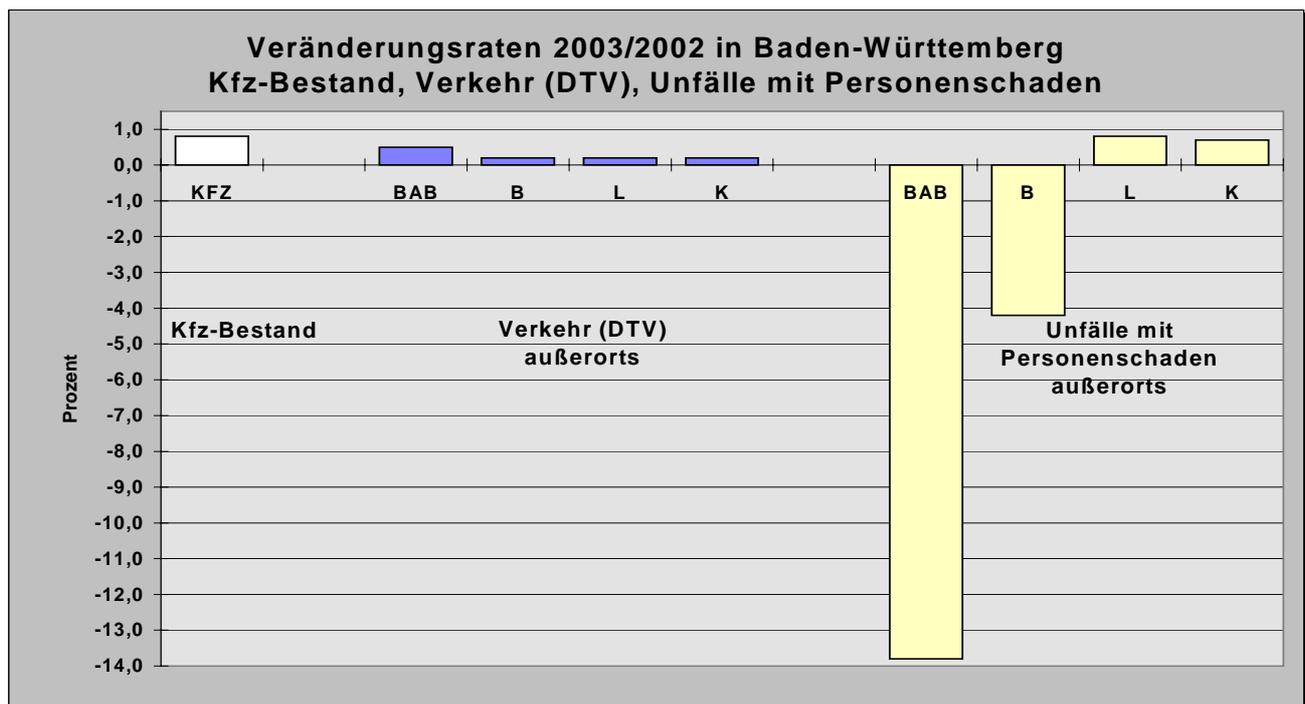
stark zu, auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen waren die Veränderungen nur gering.

Die Anzahl der **Unfälle mit Personenschaden** verringerte sich auf allen Straßen insgesamt auf 41 561 (- 1,2 %). Dabei ging auch die Anzahl der Verletzten zurück auf 55 250 (-2,9 %) und die der Getöteten auf 775 (- 13,4 %). Insgesamt starben auf den Außerortsstraßen 610 Menschen (- 13,2 %). Auf den Autobahnen des Landes verringerten sich die Personenschadensunfälle auf 2 302 (- 13,8%), die Anzahl Getöteter ging zurück auf 78 (- 25,7 %).

Die **Unfallraten** der Personenschadensunfälle verringerten sich auf den betrachteten Straßen insgesamt um 4,2 % von 284 auf 272 Unfälle je Mrd.Kfzkm.

Der **Kfz-Bestand** erhöhte sich um 0,8 % auf 7,384 Mio. Fahrzeuge zum 31.12.2003.

	Durchschnittlicher täglicher Verkehr		Jahresfahrleistung		Unfälle mit Personenschaden		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden	
	Kfz/24h	03/02	Mrd.Kfzkm	03/02	Anzahl	03/02	je Mrd.Kfzkm	03/02
Autobahnen	58 230	+ 0,5 %	23,039	+ 5,8 %	2 302	-13,8 %	100	- 18,5 %
Bundesstraßen	12 889	+ 0,2 %	16,776	+ 0,7 %	4 620	- 4,2 %	275	- 4,8 %
Landesstraßen	4 779	+ 0,2 %	13,203	- 0,1 %	5 002	+ 0,8 %	379	+ 0,9 %
Kreisstraßen	2 307	+ 0,2 %	7,943	+ 0,3 %	2 899	+ 0,7 %	365	+ 0,3 %



2 Verkehr

2.1 Kfz-Bestand

Der **Kfz-Bestand** (Kfz mit amtlichem Kennzeichen) hat in Baden-Württemberg 2003 weiterhin zugenommen. Am Jahresende waren 7,384 Mio. Kraftfahrzeuge registriert, das bedeutet gegenüber dem 31.12.02 einen Anstieg um 0,8 % (02/01: + 0,9 %). In den Jahren 2001 und 2000 waren die Zuwächse mit 2,0 % bzw. 3,8 % noch deutlich stärker ausgefallen.

Der **Pkw-Bestand** insgesamt erhöhte sich um 0,9 % auf 6,084 Mio. Fahrzeuge. Bei den Pkw mit weiblichen Haltern lag der Zuwachs mit +2,4 % wieder deutlich über dem Durchschnitt. Dadurch stieg der Anteil der auf Frauen zugelassenen Pkw von 28,2 % (2002) auf 28,6 %.

Besonders stark stieg auch 2003 wieder der Bestand an Cabrios mit + 5,9 %. Der Anteil an den Pkw insgesamt stieg dadurch von 4,2 % im Vorjahr auf 4,4 % in 2003.

Differenziert nach Hubraumklassen ist der Bestand mit + 2,0 % bei den hubraumstarken Pkw in der Klasse mit 2000 ccm und mehr auch 2003 wieder am stärksten angestiegen (02/01: + 2,7 %). In den darunter liegenden Klassen war der Zuwachs mit + 0,5 % (1400 bis 1999 ccm) bzw. + 0,9 % (< 1400 ccm) deutlich geringer. Damit war der Anstieg in der kleinen Klasse - wie schon im Vorjahr - wieder höher als in der mittleren Klasse.

Hubraumklasse	Anteil	2003/2002
weniger als 1400 ccm	26,3 %	+ 0,9 %
1400 bis < 2000 ccm	55,2 %	+ 0,5 %
2000 ccm und mehr	18,5 %	+ 2,0 %

Bei den **Lastkraftwagen** war die Bestandsentwicklung mit - 1,7 % zum zweiten mal seit 1982 wieder rückläufig (02/01: - 0,8 %). Dabei hat sich auch der Bestand an Sattelzugmaschinen nach jahrelangen deutlichen Zuwächsen mit - 0,3 % erstmals verringert.

Über dem Durchschnitt lag auch 2003 wieder der Zuwachs bei den **Krafträdern**. Durch den Anstieg um 2,0 % betrug der Anteil der Kräder am Kfz-Bestand insgesamt am Jahresende 7,5%. Der Anteil **weiblicher Krad-Halter** blieb mit 14,1% gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Der Bestand an **Leichtkrafträdern** nahm mit +4,1 % auch 2003 wieder stärker zu als der Krad-Bestand insgesamt. Der Unterschied hat sich jedoch weiter verringert, so dass die seit Februar 1996 geltende Regelung, dass Inhaber eines vor April 1980 erworbenen Pkw-Führerscheins auch Krafträder mit bis zu 125 ccm und maximal 11 kW fahren dürfen, wohl nur noch geringe Auswirkungen auf die Bestandsentwicklung hat. Bis 2000 hatte die Regelung noch zu zweistelligen Zuwachsraten geführt.

Der Kfz-Bestand insgesamt entwickelte sich im **Bundesgebiet** mit + 0,8 % genauso wie in Baden-Württemberg. Bei den Pkw waren die Unterschiede nur gering. Der Lkw-Bestand verringerte sich im Bundesgebiet weniger stark, nachdem die Verhältnisse im Vorjahr noch umgekehrt gewesen waren. Bei den Krädern war der Zuwachs im Bundesgebiet wie im Vorjahr wieder etwas stärker.

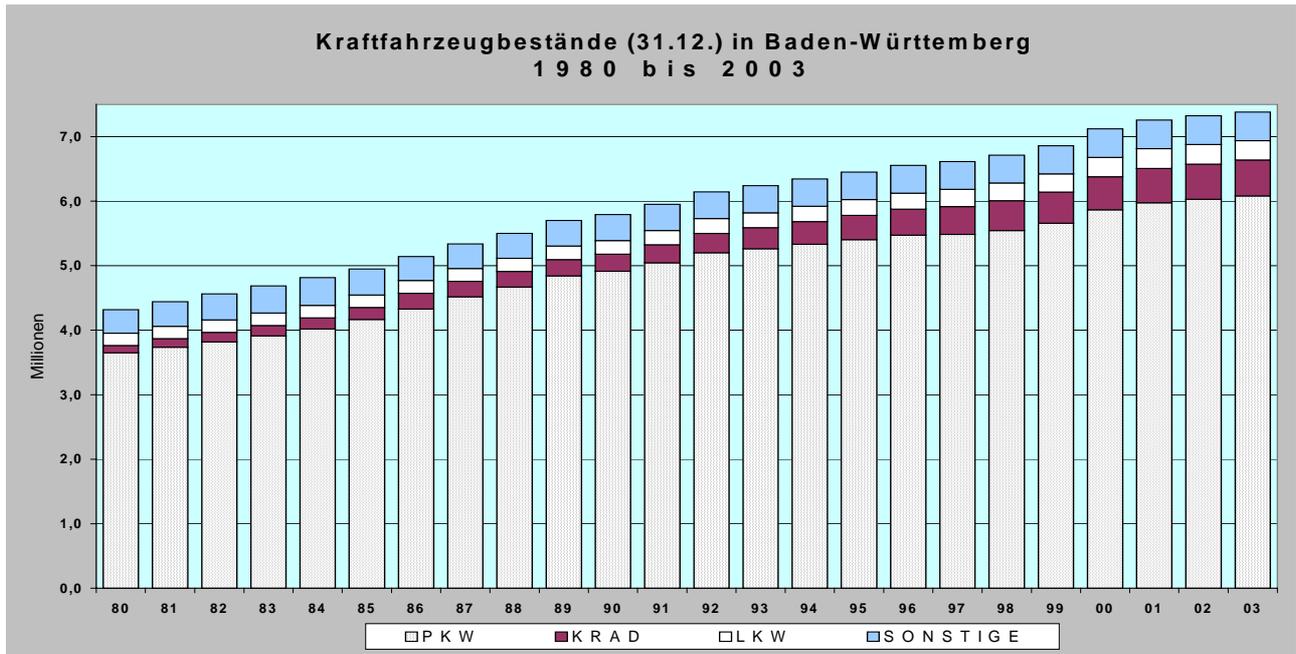
Kraftfahrzeugbestände am 31.12.2003 und Veränderungen zu 2002				
	K F Z	P K W	L K W	K R A D
Baden-Württemberg				
Bestand 2003	7 384 358	6 083 702	299 639	555 351
Veränderung 2003/2002	+ 0,8 %	+ 0,9 %	- 1,7 %	+ 2,0 %
Bundesgebiet				
Bestand 2003	54 082 169	45 022 926	2 586 329	3 744 971
Veränderung 2003/2002	+ 0,8 %	+ 0,8 %	- 1,3 %	+ 2,4 %

Bestandsentwicklung in Baden-Württemberg 1980 bis 2003

Der Bestand an **Kraftfahrzeugen insgesamt** (mit und ohne Kfz-Brief) hat sich zwischen 1980 und 2003 (jeweils 31.12.) um 71,0% auf fast 7,4 Millionen erhöht. Besonders stark war der Zuwachs bei den **Krädern** von 114 Tsd. 1980 auf 555 Tsd. (+ 388 %). Der **Pkw - Bestand** erhöhte sich in den vergangenen 23 Jahren um 66,7%, sein Anteil am Kfz - Bestand insgesamt betrug Ende 2003 82,4%.

Der **Lkw - Bestand** erhöhte sich seit 1980 um rd. 58 %.

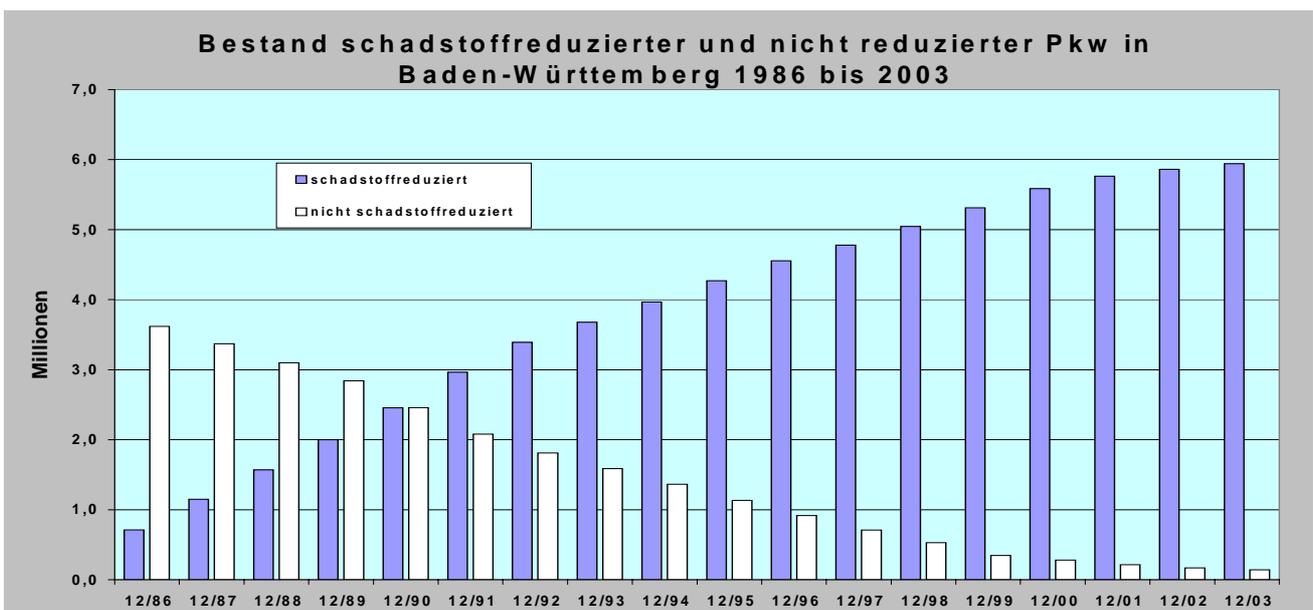
Der **Motorisierungsgrad** war 2003 mit 693 Kfz/1000 Einwohner um 50,6 % höher als 1980 mit damals 460 Kfz/1000 Einwohner. Gegenüber dem Bundesgebiet (655 Kfz/1000 Einwohner) lag der Motorisierungsgrad 2003 in Baden - Württemberg um 5,8% höher.



Pkw-Bestand nach Schadstoffklassen

Von den am 31.12.2003 zugelassenen 6,084 Mio. Pkw waren 5,944 Mio. (97,7%) schad-

stoffreduziert (Bundesgebiet: 97,5%). 1986 waren es nur 710 Tsd. oder 16,4%.



2.2 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV)

Die Berechnungen zur Verkehrsentwicklung basieren auf der Datenauswertung von über 100 in Baden-Württemberg betriebenen automatischen Dauerzählstellen. Von 25 Zählgeräten auf Autobahnen, 49 auf Bundes- und 35 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 Veränderungsraten berechnet, mit denen die straßenklassenspezifischen DTV - Werte der flächendeckenden Straßenverkehrszählung 2000 fortgeschrieben werden.

Nach diesen Berechnungen hat der **Kfz-Verkehr** auf den freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs auch 2003 wieder zugenommen. Die Zuwächse waren jedoch nur sehr gering:

	DTV [Kfz/24h]	Veränderungen 2003/2002	
BAB	58 230	+ 271	+ 0,5 %
B	12 889	+ 28	+ 0,2 %
L	4 779	+ 9	+ 0,2 %
K	2 307	+ 5	+ 0,2 %

Auf den Autobahnen des Landes war der Verkehrszuwachs auch 2003 mit + 0,5 % wieder etwas stärker als auf den Außerorts - Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit jeweils + 0,2 %.

Auch an den **Sonn- und Feiertagen** waren die Veränderungen nur gering:

- Autobahnen + 0,2%,
- Bundesstraßen - 0,1%,
- Landes- und Kreisstraßen + 0,7%.

Kfz - Verkehrsentwicklung 2003/2002 in einzelnen Bundesländern

	BAB	B	L
Baden-Württemberg	+0,5 %	+0,2 %	+0,2 %
Bayern	+0,7 %	+1,3 %	+1,3 %
Niedersachsen	+0,2 %	+0,8 %	
Nordrhein-Westfalen	+0,3 %	+0,9 %	- 0,3 %
Sachsen	+2,1 %	+1,9 %	+1,9 %

Zur Verkehrsentwicklung aus anderen Bundesländern liegen Daten für Bayern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Sachsen vor. Auf den **Autobahnen** hat sich der Verkehr nur in Sachsen nennenswert stärker entwickelt als in Baden-Württemberg. Auf den **Bundes- und**

Der **Schwerverkehr (SV: alle Kraftfahrzeuge > 3,5 t zul. Gesamtgewicht inkl. Busse)** nahm auf den Autobahnen stärker zu als der Kfz-Verkehr insgesamt, auf Bundes- und Landesstraßen war er rückläufig:

	DTV-SV [Kfz/24h]	2003/2002	Anteil
BAB	8 677	+ 1,8 %	14,9 %
B	932	- 0,5 %	7,2 %
L	255	- 0,4 %	5,3 %

Autobahnen

Der DTV-Wert 2003 betrug auf den Autobahnen des Landes 58 230 Kfz/24h. Der **höchstbelastete** Abschnitt lag wie in den Vorjahren auf der **A 8** zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und dem Autobahnkreuz Stuttgart mit über **138 800 Kfz/24h** (+ 0,9 %) im jahres-täglichen Durchschnitt. Es folgten die **A 5** nördlich des Autobahndreiecks Karlsruhe mit mehr als **127 620 Kfz/24h** (+ 3,5 %) und die **A 81** südlich des Autobahnkreuzes Stuttgart mit **122 850 Kfz/24h** (+ 0,6 %). Die Entwicklung an diesen hoch belasteten Abschnitten lag 2003 über dem mittleren BAB - Zuwachs von + 0,5 %.

Der höchste **Tagesverkehr** wurde am Mittwoch den 18.06. (Tag vor Fronleichnam) mit **173 748 Kfz** vom Zählgerät Stuttgart-Vaihingen auf der A 81 registriert. Der höchste **Stundenwert** wurde am Donnerstag den 02.10. (vor dem Tag der Deutschen Einheit) zwischen 17 und 18 Uhr mit **11 756 Kfz** auf der A 5 nördlich Karlsruhe festgestellt.

Landesstraßen wurden in Bayern und Sachsen deutlich stärkere Zuwächse als in Baden-Württemberg registriert. In Nordrhein-Westfalen war die Entwicklung bei den Landesstraßen leicht rückläufig. In der Schweiz wurde aus den überwiegend außerorts liegenden Zählstationen ein Zuwachs von 1,8 % (Nationalstraßen + 2,0 %) berechnet.

Baden-Württemberg hat auch im Jahr 2003 die höchstbelasteten Bundesstraßen aller Flächenländer und liegt bei den Autobahnen und Landesstraßen weiterhin an dritter Stelle.

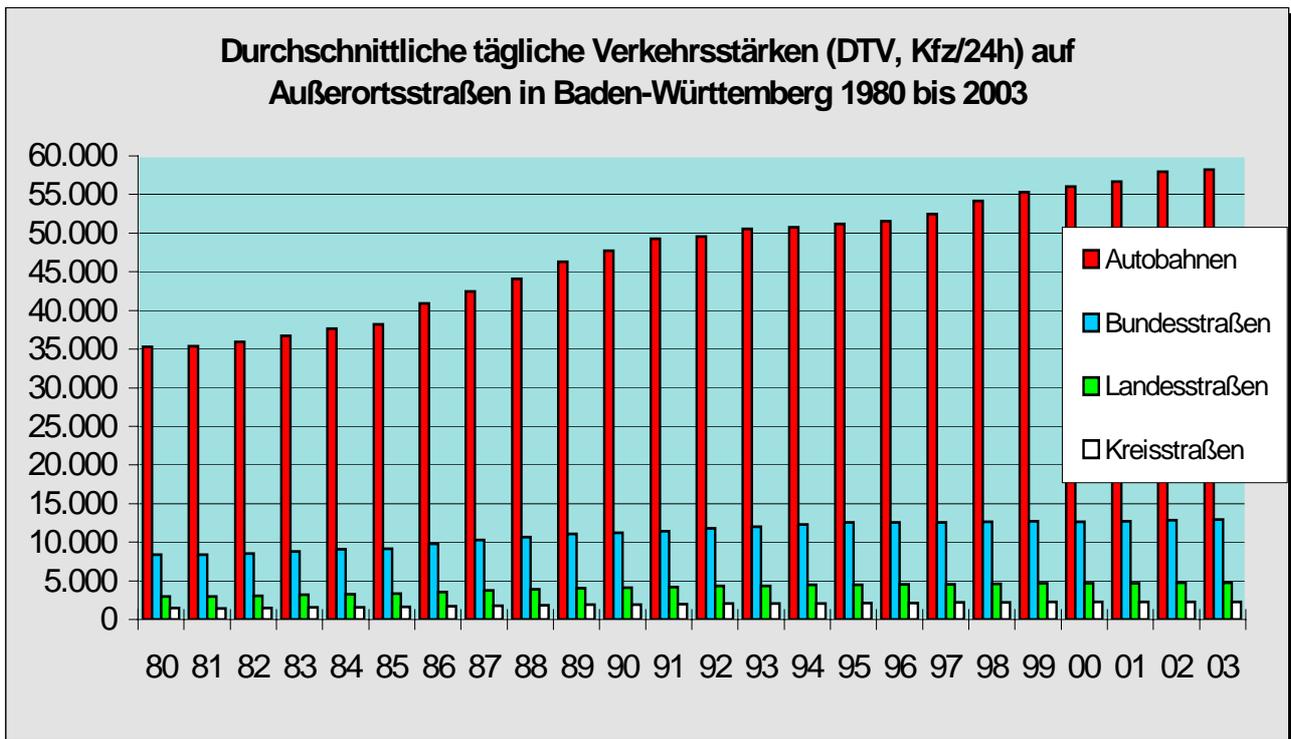
Langfristige DTV - Entwicklung in Baden-Württemberg

Zwischen 1980 und 2003 ist der Verkehr auf den Autobahnen um 65,0 % von 35 296 auf 58 230 Kfz/24h gestiegen, auf den Bundesstraßen um 54,0% von 8 371 auf 12 889 Kfz/24h, auf den Landesstraßen um 58,5 % von 3 015 auf 4 779 Kfz/24h und auf den Kreisstraßen um 58,3 % von 1 457 auf 2 307 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 2002 wieder etwas verstärkt haben.

Der durchschnittliche jährliche Verkehrsanstieg lag zwischen 1980 und 1990 je nach Straßenklasse zwischen 3,2 % und 3,6 %. In dem Zeitraum 1990 bis 2003 verringerte sich der mittlere jährliche Zuwachs auf Werte zwischen 1,1% (B-Str.) und 1,6 % (BAB).



2.3 Jahresfahrleistungen

Die Jahresfahrleistungen haben in Baden-Württemberg nur auf den Autobahnen deutlich zugenommen Mit einem Zuwachs von 5,8 % wurden dort 2003 mehr als 23 Mrd.Kfzkm

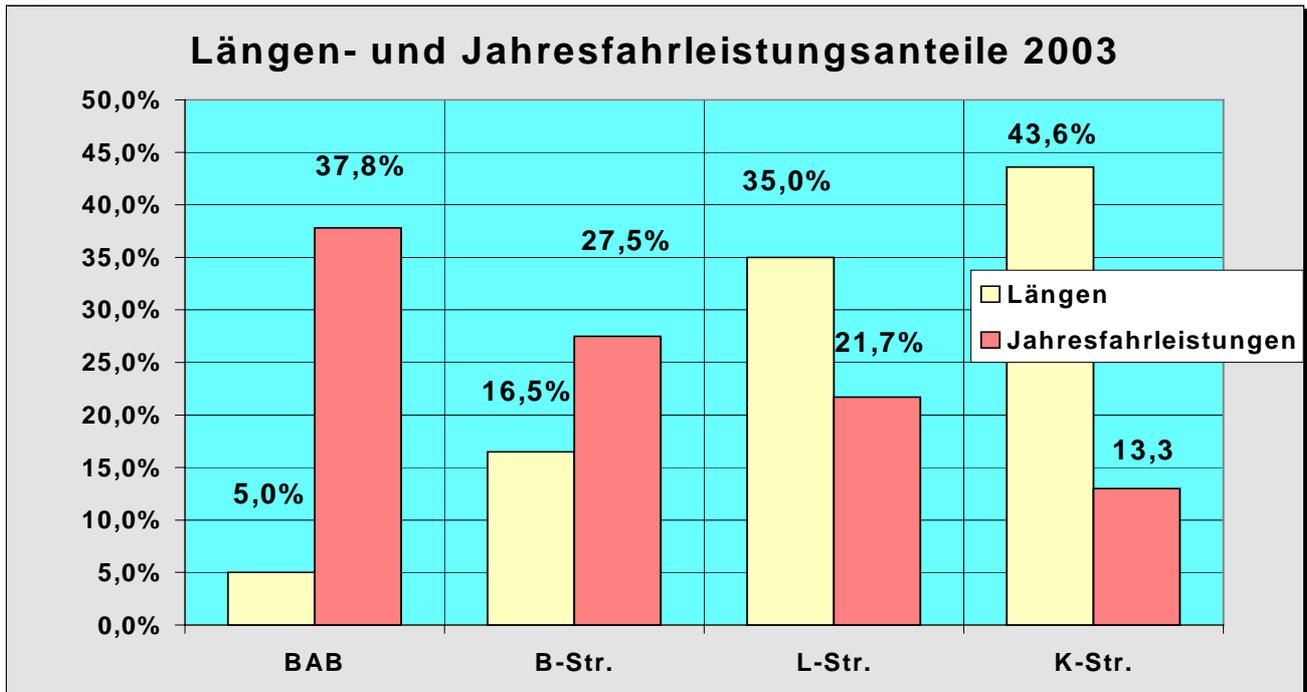
zurückgelegt. Auf den anderen Straßen waren die Veränderungen wegen der schwachen Längen- und DTV-Entwicklung nur gering.

	Netzlänge ^{*)} [km]	Veränderung ^{*)} 2003/2002	Fahrleistung [Mrd.Kfzkm]	Veränderung 2003/2002
Autobahnen	1 084	+ 5,3 %	23,039	+ 5,8 %
Bundesstraßen	3 566	+ 0,5 %	16,776	+ 0,7 %
Landesstraßen	7 569	- 0,3 %	13,203	- 0,1 %
Kreisstraßen	9 433	+ 0,1 %	7,943	+ 0,3 %
BAB+B+L+K	21 652	+ 0,3 %	60,961	+ 2,3 %

^{*)} außerorts, aktualisierte Daten für Stand 01.01.2002 lagen nicht vor

Damit wurden auf den Autobahnen auch 2003 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 2003 von allen Kraftfahrzeugen fast 61 Mrd. Kfzkm zurückgelegt. Das sind gegenüber dem Vorjahr 2,3 % und gegenüber 1980 68,5 % mehr. Auf den Auto-

bahnen hat sich die Fahrleistung seit 1980 verdoppelt. Der BAB - Fahrleistungsanteil im Jahr 2003 betrug 37,8 %. Der Längenanteil am Außerortsnetz der BAB, B-, L- und K-Straßen betrug dagegen nur 5 %. Bei den Kreisstraßen waren die Verhältnisse umgekehrt: Einem nur geringen Fahrleistungsanteil von 13,0 % stand ein Längenanteil von 43,6 % 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 auf Initiative des Ministeriums für Umwelt- und Verkehr des Landes 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 12 Übergängen zur Schweiz fest installiert und erfassen damit rd. 94 % des grenzüberschreitenden Pkw-Verkehrs und annähernd 100 % des schweren Güterverkehrs (Lkw > 3,5 t mit und ohne Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge) mit Frankreich sowie 61 % des Pkw-Verkehrs und 81 % des schweren Güterverkehrs mit der Schweiz. Somit steht für die Hochrechnung auf Jahreswerte insgesamt eine gesicherte Datenbasis zur Verfügung.

Ergebnisse nach Fahrzeugarten

Für das Jahr 2003 wurden folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken im

grenzüberschreitenden Kfz-Verkehr Baden-Württembergs ermittelt:

	Kfz	Pkw	Krad	Pkw mit Anh.	Bus	Lkw ≤3,5t	Lkw >3,5t	Lkw mit Anh.	Sattelk-fz
Frankreich	133 444	114 561	1 989	881	505	4 851	2 101	2 184	6 373
2003/2002	+5,9%	+6,1%	+8,3%	+0,2%	+1,8%	+3,8%	+5,5%	+5,3%	+5,6%
Schweiz	226 415	204 917	5 033	818	788	7 498	2 499	1 830	3 032
2003/2002	+4,7%	+4,9%	+7,6%	-7,6%	-1,0%	+3,6%	+0,7%	+0,6%	+3,1%

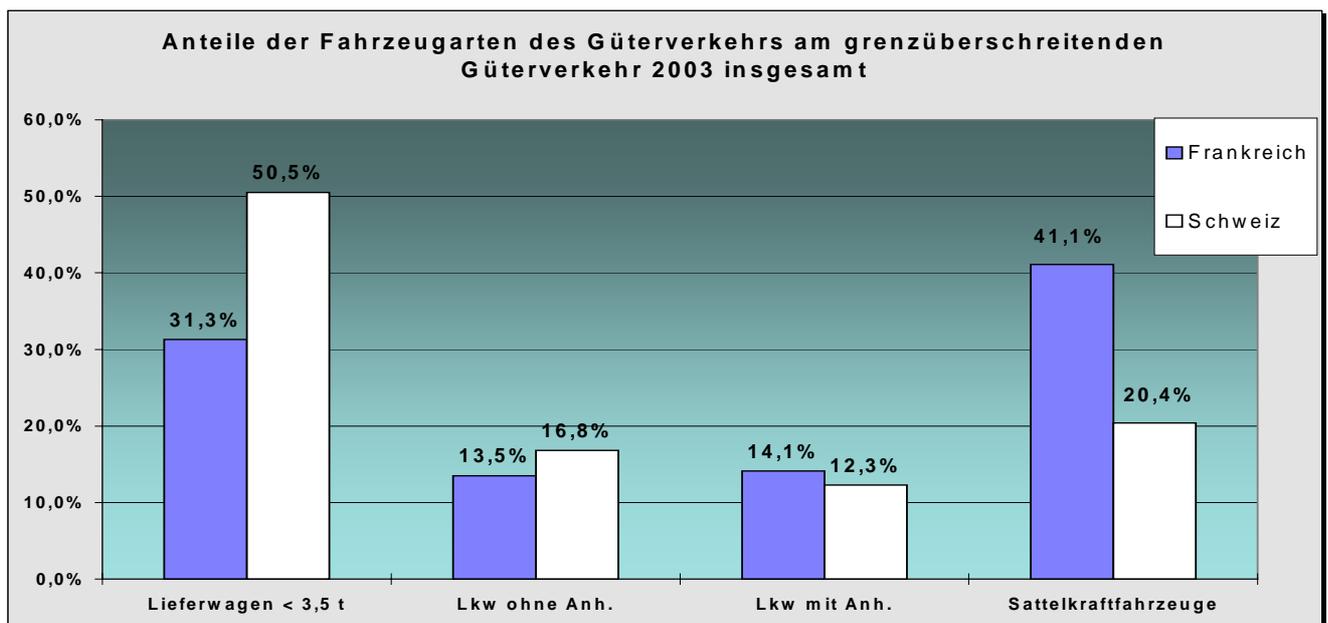
Der durchschnittliche tägliche **Kfz-Verkehr** erhöhte sich an den Grenzübergängen nach **Frankreich** mit + 5,9 % und zur **Schweiz** mit + 4,7 % deutlich stärker als auf den übrigen Straßen des Landes. Eine Ursache hierfür dürfte der verstärkt zu beobachtende „Tank-tourismus“ sein.

Im **Personenverkehr** mit Frankreich und der Schweiz haben sich der Pkw- und der Krad-Verkehr stark erhöht, bei den Pkw mit Anhängern und bei den Bussen war die Entwicklung schwach (F) bzw. sogar rückläufig (CH).

Der **schwere Güterverkehr** mit Fahrzeugen über 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lkw > 3,5 t ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge) nahm sowohl an der Grenze mit Frankreich als auch mit der Schweiz zu. Besonders stark waren die Zuwächse an den Übergängen nach Frankreich mit mehr als 5 % für jede der drei Fahrzeugarten. An

den Grenzen zur Schweiz lag der Zuwachs bei den Lkw > 3,5 t und bei den Lkw mit Anhängern bei jeweils unter 1 %, bei den Sattelkraftfahrzeugen betrug der Verkehrszuwachs 3,1 %. Der schwere Güterverkehr nach Frankreich wurde zu 59,8% mit Sattelkraftfahrzeugen, zu 20,5% mit Lastzügen und zu 19,7% mit Lkw ohne Anhänger abgewickelt. Beim schweren Güterverkehr mit der Schweiz war der Anteil der Sattelkraftfahrzeuge mit 41,2% deutlich geringer, die Anteile der Lkw mit Anhängern und insbesondere ohne Anhänger waren dagegen mit 24,9% bzw. 33,9% deutlich höher als beim Grenzverkehr mit Frankreich. Bei der Beurteilung der Zahlen ist die in der Schweiz geltende „leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe“ zu berücksichtigen.

Der **leichte Güterverkehr** mit Fahrzeugen bis zu 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lieferwagen) hat an beiden Grenzen ebenfalls zugenommen. Der Zuwachs lag bei jeweils knapp 4 %.



Höchstbelastete Grenzübergänge

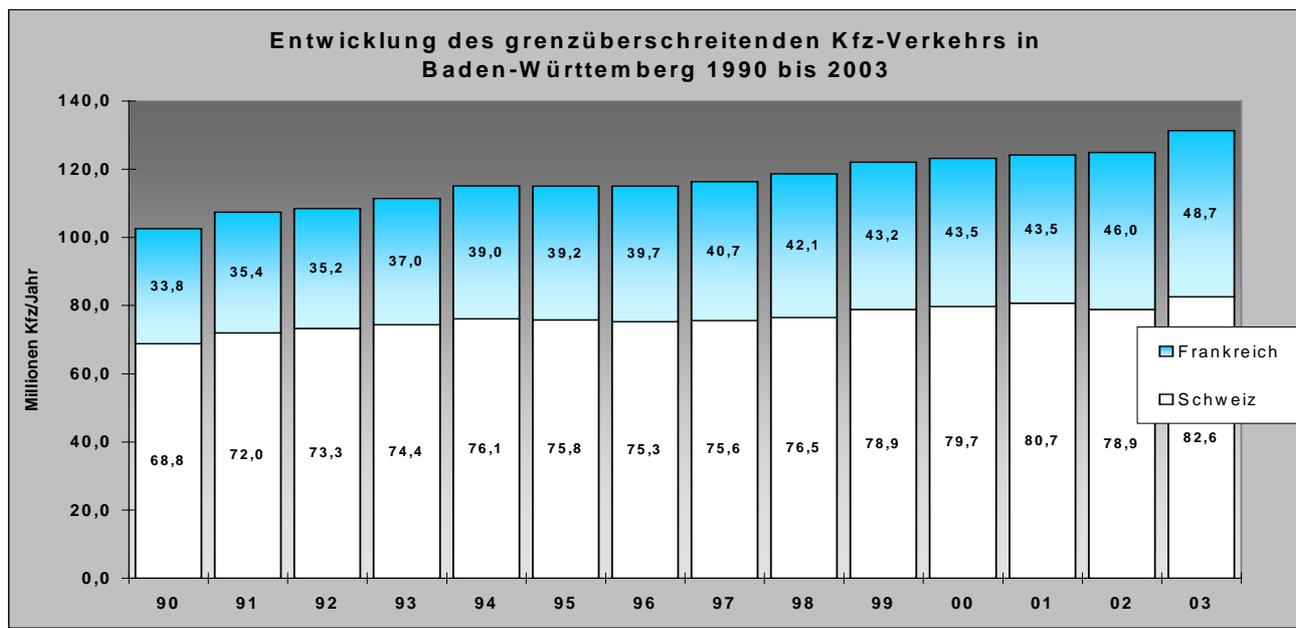
Der mit Abstand höchstbelastete Grenzübergang zwischen **Frankreich** und Baden-Württemberg ist die Europabrücke bei Kehl (B 28). Mit mehr als 30 000 Kfz/24h (+0,2%) wurde dort 2003 22,5% des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs mit Frankreich abgewickelt. Spitzentag war Donnerstag der 08.05. (Feiertag in Frankreich) mit 42 570 Kfz. Der höchste Stundenwert wurde auf der Europabrücke am 30.12. mit 4 113 Kfz zwischen 15 und 16 Uhr registriert. Hochbelastete Übergänge waren weiterhin Weil - Palmrainbrücke (B 532) mit rd. 17 950 Kfz/24h (+7,4%) und einem Anteil (A) von 13,5 % am Grenzverkehr mit Frankreich, Breisach (B 31) mit knapp 15 200 Kfz/24h (A: 11,4 %, Veränderung (V): +8,4%), Neuenburg (A 5) mit fast 14 700 Kfz/24h (A: 11,0 %, V: -1,9%) und Iffezheim (B 500) mit knapp 14 400 Kfz/24h (A: 10,8%, V: -0,6%). Den im Oktober 2002 neu eingerichteten Grenzübergang Altenheim - Rheinbrücke (L 98) passierten täglich 7 700 Kfz (A: 5,7%).

Von den Grenzübergängen zwischen Baden-Württemberg und der **Schweiz** war der BAB-Übergang Weil am Rhein (A 5) mit rd. 31 700 Kfz/24h (-3,1%) der höchstbelastete. Hier wurden 14 % des Grenzverkehrs mit der Schweiz abgewickelt. Spitzentag war Samstag der 12.04. (Beginn der Osterferien in 7 Bundesländern) mit fast 45 000 Kraftfahrzeugen. Die Spitzenstunde war am 01.03. (Karnevalssamstag) mit 3 350 Kfz zwischen 13 und 14 Uhr. Die zweithöchste Belastung hatte Lörrach-Stetten (B 317) mit 16 620 Kfz/24h (Anteil: 7,3 %, Veränderung: +3,2%) gefolgt von Weil-Friedlingen (B 317) mit 12 500 (Anteil: 5,5 %, Veränderung: +5,4%) und Bietingen (B 34) mit 11 280 (Anteil: 5,0%, Veränderung: -0,7%). An vierter Stelle lag bereits die neue Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (B 33n) mit 11 040 Kfz/24h und einem Zuwachs von 17,3 % (Anteil: 4,9 %).

Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr 1990 bis 2003

Im Jahr 2003 haben insgesamt 131,3 Millionen Kraftfahrzeuge die Grenzen des Landes nach Frankreich und zur Schweiz passiert, davon 48,7 Millionen (37,1 %) die französischen, 82,6 Millionen (62,9 %) die schweizer Grenzen. Seit 1990 (Beginn der systematischen Erhebungen) ist der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr insgesamt um 28 % gestiegen, mit Frankreich um 44,1 %, mit der Schweiz um 20,1 %.

Seit Inkrafttreten des Schengener Abkommens (1992) nahm der grenzüberschreitende Verkehr insgesamt um 21 % zu, zwischen Frankreich und Baden-Württemberg betrug der Zuwachs 38,4%, zwischen der Schweiz und Baden - Württemberg 12,7 %. Die Fahrleistung auf den Außerortsstraßen des Landes insgesamt ist in diesem Zeitraum um 15,3 % angestiegen.



Herausgeber: Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg, Abt. Straßenwesen, Stuttgart
 Bearbeitung: BAS, Büro für angewandte Statistik, Aachen

3 Unfallgeschehen

3.1 Unfallsituation 2003/2002

Bei der Unfallaufnahme wird von der Polizei nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden¹⁾ und Unfällen mit Personenschaden differenziert. Die Entwicklung 2003 ist durch z.T. deutliche Rückgänge gekennzeichnet:

- Auf allen Straßen des Landes wurden insgesamt 218 150 Straßenverkehrsunfälle registriert. Dies ist im Vergleich zu 2002 (222 000) ein Rückgang von -1,7 %. Bei den Unfällen mit nur Sachschaden waren die Verhältnisse mit -1,9 % ähnlich (2003: 176 589; 2002: 179 950).
- Die Zahl der **Unfälle mit Personenschaden** ging um 1,2 % zurück auf 41 561. Die Zahl der bei diesen Unfällen insgesamt verletzten Personen verringerte sich um 2,9 % auf 55 250 (Leichtverletzte: 44487 -3,8 %, Schwerverletzte: 10 763 +0,6 %). Erfreulich der deutliche Rückgang bei den Getöteten: Mit 775 (-13,4 %, **stärkster prozentualer Rückgang aller Bundesländer**) lag die Zahl deutlich unter dem 2000 registrierten bisherigen Tiefstand von 828.
- **Innerorts** (einschl. Gemeindestraßen) gab es Rückgänge bei den Unfällen mit Personenschaden (-0,5 %), bei den Leichtverletzten (-2,9 %) und bei den Getöteten (-14,1 %). Schwerverletzte: +5,0 %.

- **Außerorts** war die Anzahl der Unfälle in allen Kategorien rückläufig, insbesondere bei den Getöteten mit - 13,2 %.
- Die **Autobahnen** verzeichneten 2003 von allen Außerortsstraßen die erfreulichste Entwicklung: Personenschadensunfälle -13,8 %, Leichtverletzte -16,1 %, Schwerverletzte -23,6 % und Getötete -25,7 %.
- Auf den **übrigen Außerortsstraßen insgesamt** gab es bei den Unfällen mit Personenschaden und bei den Schwerverletzten nahezu keine Veränderung gegenüber dem Vorjahr. Die Anzahl Leichtverletzter (-2,3 %) und Getöteter (-11,0 %) ging zurück. Bei den Getöteten war die Entwicklung auf den Außerorts - Bundes- (-17,5 %), Landes- (-15,2 %) und Kreisstraßen (-3,8 %) rückläufig. Im Gegensatz dazu die Gemeindestraßen mit + 21,4 %.

Im **Bundesgebiet** sank die Anzahl der Personenschadensunfälle nach vorläufigen Zahlen um 2,0 % auf 354 900. Die Zahl der Getöteten verringerte sich um 3,4 % auf 6 606. Dabei wurde - wie im Vorjahr - ein neuer Tiefstand bei der Anzahl getöteter Personen seit Einführung der Statistik im Jahr 1953 verzeichnet.

Unfälle und Verunglückte 2003 in Baden-Württemberg und Veränderungen 2003/2002								
	Unfälle mit Personenschaden		Dabei Leichtverletzte		Schwerverletzte		Getötete	
Alle Straßen	41561	-1,2%	44487	-3,8%	10763	0,6%	775	-13,4%
davon								
innerorts	24994	-0,5%	26026	-2,9%	4907	5,0%	165	-14,1%
außerorts	16567	-2,1%	18461	-4,9%	5856	-2,9%	610	-13,2%
darunter								
Autobahnen	2302	-13,8%	3040	-16,1%	579	-23,6%	78	-25,7%
übrige Straßen	14265	0,0%	15421	-2,3%	5277	0,1%	532	-11,0%
darunter								
Bundesstraßen	4620	-4,2%	5605	-6,9%	1599	-3,0%	188	-17,5%
Landesstraßen	5002	0,8%	5434	1,0%	1891	-1,5%	168	-15,2%
Kreisstraßen	2899	0,7%	2793	-3,1%	1139	0,6%	125	-3,8%
Gemeindestraßen	1744	9,3%	1589	5,3%	648	13,7%	51	21,4%

1) 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

3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2003

Aufgrund von 1995 vorgenommenen Änderungen bei der statistischen Registrierung von Sachschadensunfällen (seit 1995 gilt die Definition entsprechend der Fußnote S. 9) muß sich die Entwicklungsbetrachtung 1970 bis 2003 auf die Unfälle mit Personenschaden und auf die bei diesen Unfällen Verletzten und Getöteten beschränken:

° 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 37 774 Unfällen wurde 1996 der bisherige Tiefststand bei den Unfällen mit Personenschaden auf den Straßen des Landes registriert. Mit 41 561 lag die Zahl dieser Unfälle 2003 zwar um 23,0 % unter der bisherigen Höchstzahl von 54 008 aus dem Jahre 1978, jedoch um 10,0 % (Vorjahr 11,3%) über dem Tiefststand des Jahres 1996.

° Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen **verunglückten** Personen ging zwischen 1970 und 2003 von 77 410 auf 56 025 um 27,6 % zu-

rück. Bei den Getöteten war der Rückgang erfreulicherweise am stärksten: Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer betrug nur wenig mehr als ein Viertel der 1970 getöteten.

	2003	1970	2003/70
Getötete	775	2 798	- 72,3%
Schwerverletzte	10 763	22 822	- 52,8%
Leichtverletzte	44 487	51 790	- 14,1%

° 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. 2003 waren es mit 259 bzw. 19 deutlich weniger. Im Vorjahr waren bei insgesamt mehr Personenschadensunfällen 254 Schwerverletzte und 21 Getötete je 1000 Unfälle zu beklagen.

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 2003 - bei einem erfreulichen Rückgang gegenüber dem Vorjahr von 18,5 % - wieder für die Autobahnen ermittelt (100 Unfälle mit Personenschaden je Mrd.Kfzkm). Am höchsten waren die Unfallraten auf den Landesstraßen (379),

gefolgt von den Kreisstraßen (365) und den Bundesstraßen (275).

Bei den **Verletztenraten** gab es einen leichten Anstieg auf den Landesstraßen, auf den anderen Straßen zum Teil deutliche (BAB -21,9 %) Rückgänge.

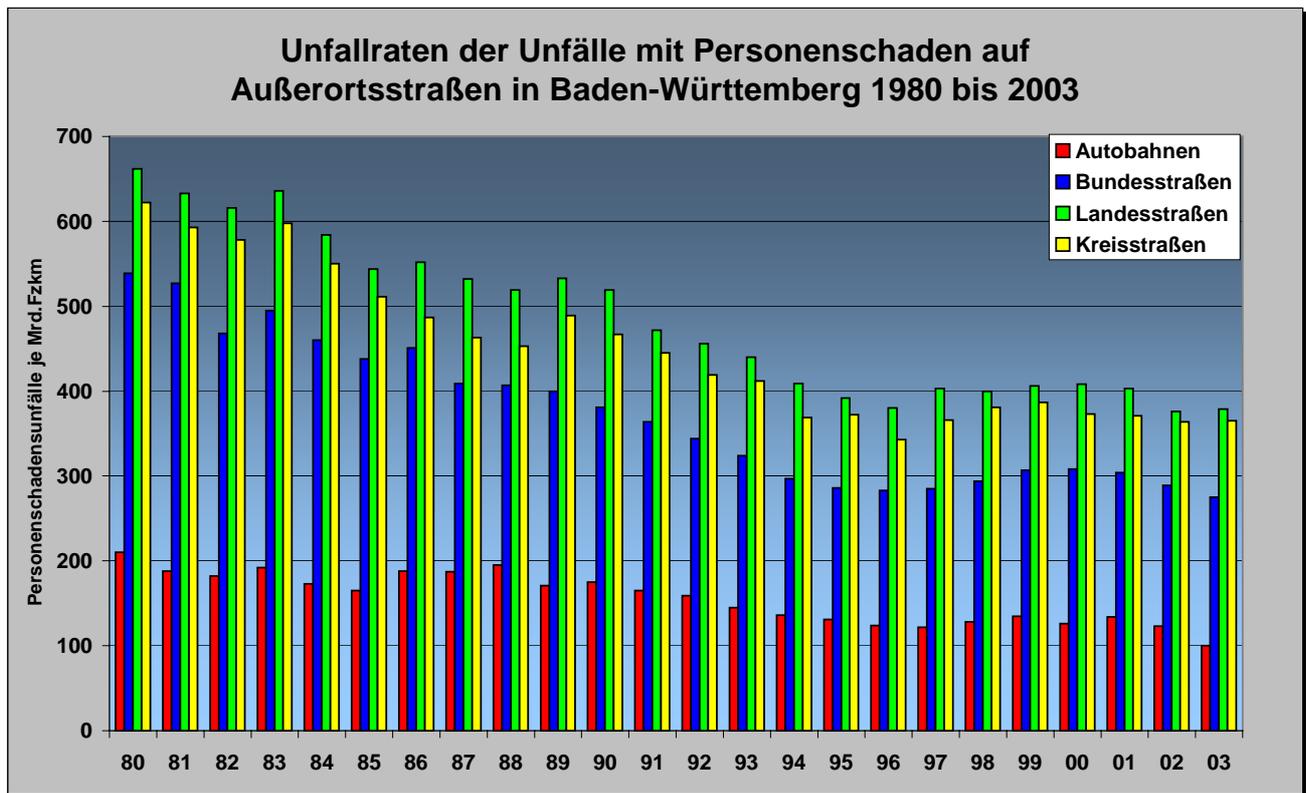
Die **Getötetenraten** waren generell rückläufig. Mit -29,8 % war der Rückgang auf den Autobahnen besonders stark.

Unfallraten (Unfälle je Mrd.Kfzkm) 2003 außerorts und Veränderungen zu 2002								
	Autobahnen		Bundesstraßen		Landesstraßen		Kreisstraßen	
Unfälle mit Personenschaden	100	- 18,5%	275	- 4,8%	379	+ 0,9%	365	+ 0,3%
Verletzte	157	- 21,9%	429	- 6,7%	555	+ 0,5%	495	- 2,4%
Getötete	3	- 29,8%	11	- 18,1%	13	- 15,1%	16	- 4,2%

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 ist die Entwicklung je nach Straßenklasse unterschiedlich.

Bezogen auf 1980 haben sich die Raten der Personenschadensunfälle auf den Autobahnen mehr als halbiert.

	2003/90	2003/85	2003/80
BAB	- 42,9 %	- 39,6 %	- 52,4 %
B	- 27,8 %	- 37,2 %	- 48,9 %
L	- 27,1 %	- 30,4 %	- 42,8 %
K	- 21,9 %	- 28,5 %	- 41,3 %



3.4 Unfallursachen

Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden waren 2003 (Zahlen des Vorjahres in Klammern):

- Fehler der Fahrer von Kraftfahrzeugen: Sie verursachten innerorts 79,0 % (80,6 %), außerorts 92,9 % (93,5 %) aller Personenschadensunfälle:

	innerorts %	außerorts %
Pkw-Fahrer	65,1 (67,1)	73,5 (74,5)
Krad-Fahrer	7,3 (6,6)	10,0 (9,4)
Lkw-Fahrer	5,4 (5,6)	8,0 (8,4)
Fahrer anderer Kfz	1,2 (1,3)	1,4 (1,2)

- Radfahrer verursachten innerorts 14,8 % (13,0 %), außerorts 5,7 % (4,9 %),
- Fußgänger innerorts 5,3 % (5,4 %), außerorts 0,8 % (0,8 %) der Personenschadensunfälle,
- Schlechte Straßenverhältnisse haben innerorts 2,9 % (2,9 %) und außerorts 9,5 % (8,3 %) 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 2003 - nach Ortslagen getrennt - unterschiedlich (Vorjahreszahlen in Klammern):

Innerorts überwogen

- Mißachten der Vorfahrt: 22,8% (23,3%),
- Abbiegen, Wenden, Einbiegen: 21,4% (20,2%),
- nicht angepaßte Geschwindigkeit: 15,4% (14,4%),
- zu geringer Abstand: 13,4% (13,8%),
- Alkohol: 6,7% (6,8%),
- falsche Straßenbenutzung: 4,5% (4,0%),
- Überholen: 3,0 % (2,8 %).

Außerorts überwogen

- Geschwindigkeit: 41,5 % (40,3 %),
- Mißachten der Vorfahrt: 14,5 % (14,2 %),
- zu geringer Abstand 12,8 % (12,5 %),
- Überholen: 8,8 % (8,6 %),
- Alkohol: 7,7 % (7,9 %),
- Ab-, Einbiegen, Wenden: 7,2 % (7,2 %).

Durch Alkoholeinfluß oder nichtangepasste Geschwindigkeit wurden 2003 von Kfz - Fahrern verursacht:

- 13 879 oder 31,2% der Leichtverletzten, (6,2% Alkohol, 25,0% Geschwindigkeit),
- 5 365 oder 49,9% der Schwerverletzten, (11,7% Alkohol, 38,2% Geschwindigkeit),
- 532 oder 68,7% der Getöteten, (15,0% Alkohol, 53,7% Geschwindigkeit).

Trotz der weiteren Abnahme der Alkoholunfälle um 3,2% von 3 055 auf 2 958 bleibt „Alkohol am Steuer“ neben zu hoher Geschwindigkeit weiter eine der Hauptursachen für Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten.

Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge waren 2003 Hauptverursacher (Vorjahreszahlen in Klammern):

	innerorts (%)	außerorts (%)
Pkw-Fahrer	42,7 (47,4)	66,8 (73,1)
Krad-Fahrer	7,9 (9,4)	15,4 (12,4)
Lkw-Fahrer	7,9 (7,8)	7,3 (6,0)
Busfahrer	0,6 (0,0)	0,0 (0,3)
Radfahrer	17,1 (14,1)	5,1 (3,8)
Fußgänger	20,7 (18,2)	2,4 (3,1)

Auf den Autobahnen waren Pkw-Fahrer bei 65,2% (70,5%), Lkw-Fahrer bei 23,2% (21,9%) und Kradfahrer bei 7,2 % (2,3%) der Getöteten die Hauptschuldigen.

Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme

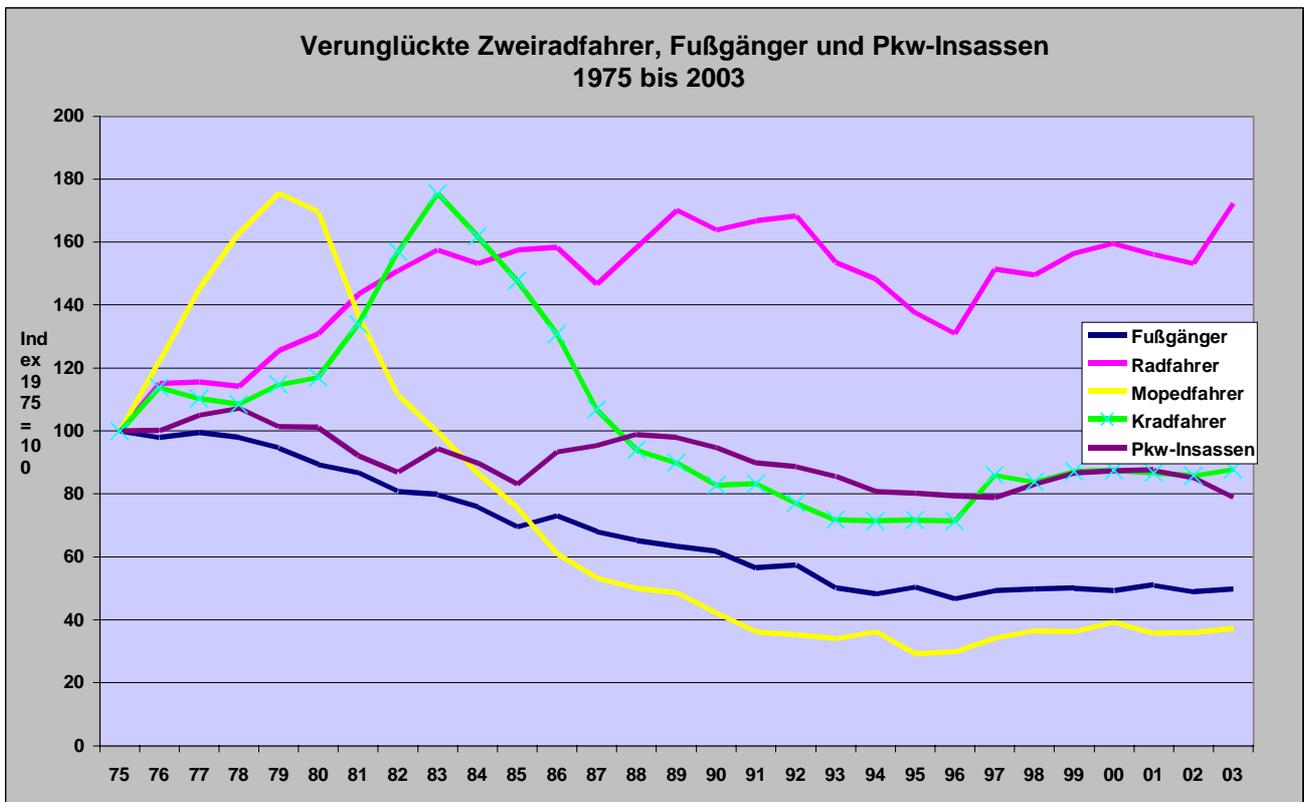
Die Anzahl **Verunglückter** ist 2003 gegenüber dem Vorjahr um 3,1 % gesunken. Ursache hierfür sind die deutlichen Rückgänge bei den „sonstigen“ Verkehrsteilnehmern (-9,5 %), bei den bei den Lkw- (-9,1 %) und Pkw - Insassen (-7,5 %). Besonders stark angestiegen ist dagegen die Zahl der Verunglückten bei den Radfahrern (+12,4 %). Bei den **Getöteten** gab es insgesamt einen erfreulich hohen Rückgang

von -13,4 %. Dieser ist zurückzuführen auf die Entwicklung bei den Fußgängern (-23,1 %) und Motorradfahrern (-15,9 %) sowie bei den Lkw- (-14,3 %) und Pkw-Insassen (-13,9 %). Bei den **Verletzten** ist die Entwicklung insbesondere bei den Radfahrern unerfreulich: In 2003 wurden 928 Radfahrer mehr verletzt als im Vorjahr. Dies bedeutet einen Zuwachs von 12,5 %.

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung in Baden-Württemberg 2003									
	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	03/02	Anteil	Anzahl	03/02	Anteil	Anzahl	03/02	Anteil
Pkw-Insassen	33372	-7,4%	60,4%	441	-13,9%	56,9%	33813	-7,5%	60,4%
Lkw-Insassen	1423	-9,0%	2,6%	24	-14,3%	3,1%	1447	-9,1%	2,6%
Motorradfahrer	5561	2,9%	10,1%	116	-15,9%	15,0%	5677	2,4%	10,1%
Mofa-/Mopedfahrer	1685	4,3%	3,0%	14	7,7%	1,8%	1699	4,4%	3,0%
Radfahrer	8332	12,5%	15,1%	77	2,7%	9,9%	8409	12,4%	15,0%
Fußgänger	3924	2,5%	7,1%	90	-23,1%	11,6%	4014	1,7%	7,2%
Sonstige	953	-9,7%	1,7%	13	8,3%	1,7%	966	-9,5%	1,7%
Insgesamt	55250	-2,9%	100,0%	775	-13,4%	100,0%	56025	-3,1%	100,0%

Langfristige Entwicklung

- Die Anzahl verunglückter **Pkw - Insassen** war trotz der leichten Zuwächse der vergangenen Jahre (1998 bis 2001) und des zwischenzeitlichen Anstiegs Ende der 80er Jahre insgesamt seit 1975 mit -21,2 % auf 33 813 rückläufig und lag 2003 um fast 27% unter dem Höchststand des Jahres 1978 von mehr als 46 000. Die 33 813 verunglückten Pkw - Insassen des Jahres 2003 bedeuten 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. 5 677 verunglückte Kradfahrer im Jahr 2003 bedeuten - bezogen auf den Höchststand von 1983 - einen Rückgang von 55 %. Gegenüber dem Tiefstand 1996 von 4 610 liegt die Zahl jedoch um 1 067 oder 23,1 % höher.
- 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. 2003 wurden 1 699 verunglückte Mofa-/Mopedfahrer registriert. Das waren 63 % weniger als 1975 und 79 % weniger als 1979. Gegenüber 1995 ist dies aber wieder ein Anstieg von 27,7 %.
- 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, 2003 waren es mit 4 014 50,3 % weniger, gegenüber dem Tiefstand von 1996 jedoch 6,3 % mehr.
- 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 liegt die Anzahl verunglückter Radfahrer zwischen 7 300 und rd. 7 800. Mit 8 409 ist in **2003 ein neuer Höchststand** erreicht.

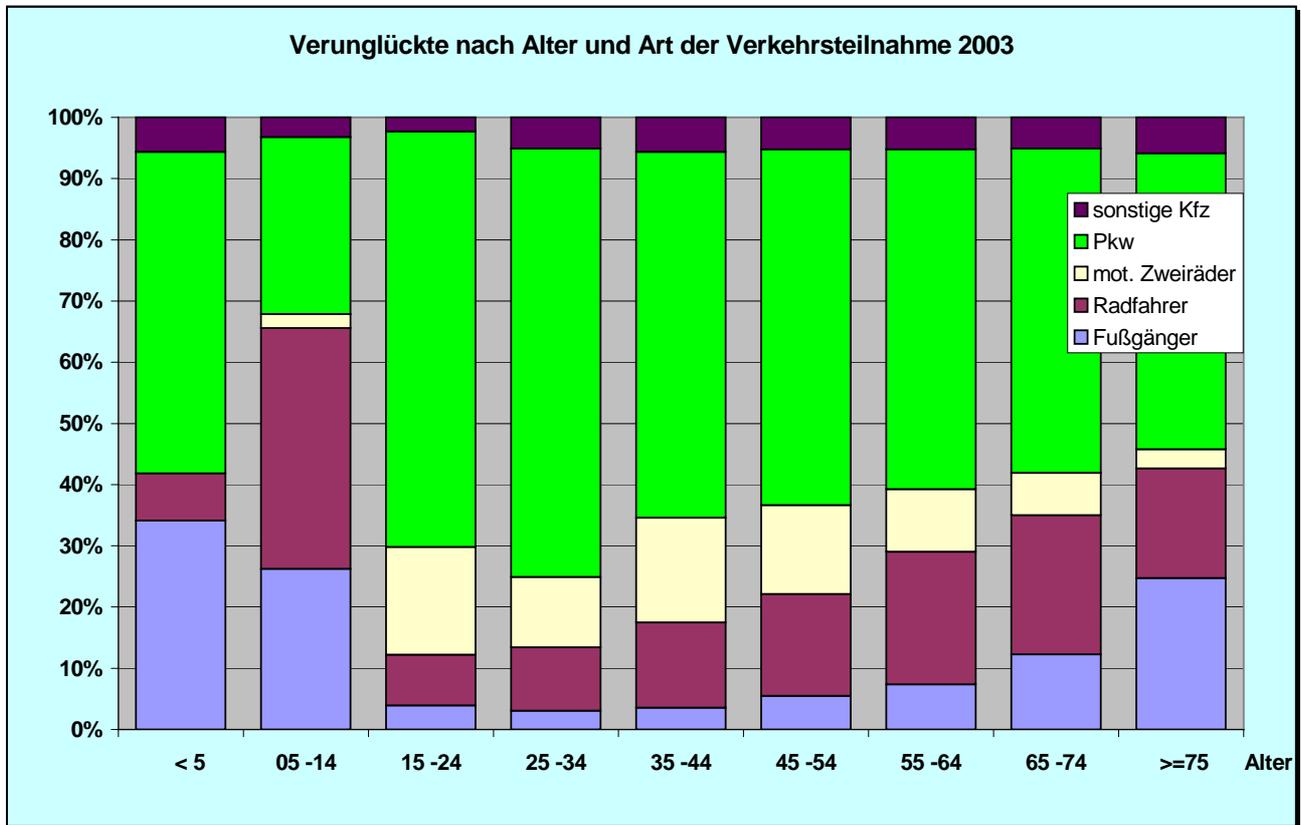


Verunglückte nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung

Von den in Baden-Württemberg im Jahr 2003 verunglückten 56 025 Verkehrsteilnehmern waren 8,2% unter 15 Jahre alt, 63,7 % lagen in der Altersklasse 15 bis 44 Jahre, 28,1 % der Verunglückten war 45 Jahre und älter. Je nach Alter war die Verkehrsteilnahme sehr unterschiedlich:

- Kinder im Alter bis zu 5 Jahren verunglückten überwiegend als Kfz-Mitfahrer (58%) oder als Fußgänger (34 %).
- Bei den 5- bis 14-Jährigen überwiegt mit 39 % die Beteiligung als Radfahrer.

- Die in den danach folgenden Altersklassen Verunglückten sind überwiegend Fahrer oder Mitfahrer von Pkw, dies gilt mit 79% insbesondere für die Altersgruppe 18 bis 24. Zwischen 15 und 18 ist der Anteil der Personen, die mit motorisierten Zweirädern verunglückten, besonders hoch (43%). Zwischen 19 und 54 liegt er dann je nach Altersgruppe bei 12% bis 17%.
- Ab dem 55. Lebensjahr steigt wieder der Anteil der Fußgänger und Radfahrer an den Verunglückten, in der Altersklasse 75 und älter ist er dann mit zusammen 43 % fast so hoch wie der Anteil der Pkw-Fahrer oder -Mitfahrer (48 %).



Quellen

Bundesamt für Straßen (ASTRA), Bern; Informationen zur Verkehrsentwicklung 2002/2003.
Internet: www.verkehrsdaten.ch

Kraffahrt - Bundesamt, Flensburg, Statistische Mitteilungen, Reihe 2

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, Dauerzählstellen Außerortsstraßen Ergebnisse 2003. Internet: <http://www.mwmtv.nrw.de>

Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg, Abt. Straßenwesen, Stuttgart, Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg (Hrsg. Landesamt für Straßenwesen Baden-Württemberg, Stuttgart). Internet: <http://www.sbv.baden-wuerttemberg.de/lfs/vkz/naviaus.html>

Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau, Hannover, Straßenverkehr in Niedersachsen, Ergebnisse automatischer Dauerzählungen an den Bundesfernstraßen, Jahr 2003, vorläufige Ergebnisse

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, München, Verkehrs- und Unfallgeschehen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs in Bayern, Jahresbericht 2003

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Abt. Straßenbau, Straßenverkehr, Dresden, Automatische Straßenverkehrszählungen in Sachsen, Januar - Dezember 2003

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, Mitteilungen für die Presse

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, Verkehr, Fachserie 8, Reihe 7, Verkehrsunfälle

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, Die Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 2003

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

IMPRESSUM

Herausgeber:

Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg

Abt. Straßenwesen

Kernerplatz 9

70182 Stuttgart

Bearbeitung:

Büro für angewandte Statistik

Prämienstraße 19

52076 Aachen

Oktober 2004