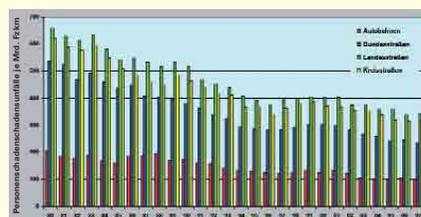
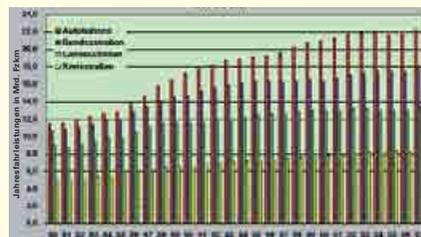




# Straßenverkehr in Baden-Württemberg

 Jahresvergleich 2007/2006



Baden-Württemberg



**INHALT**

**1 Überblick ..... 4**

**2 Verkehr ..... 5**

2.1 Kfz-Bestand ..... 5

2.2 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) ..... 7

2.3 Jahresfahrleistungen ..... 9

2.4 Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr ..... 9

**3 Unfalgeschehen ..... 12**

3.1 Unfallsituation 2007/2006 ..... 12

3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2007 ..... 13

3.3 Unfallraten ..... 13

3.4 Unfallursachen ..... 14

Quellen ..... 19

Verteilerhinweise ..... 19



**Impressum**

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

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

**September 2008**

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

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

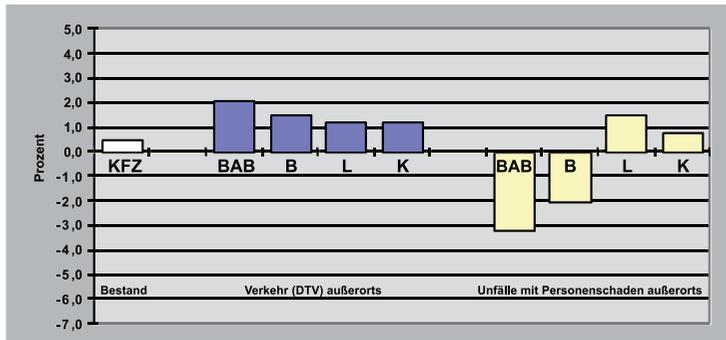
Ein Nachdruck - auch auszugsweise - ist nur mit Genehmigung  
 des Regierungspräsidiums Tübingen gestattet.

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

September 2008

# 1 Überblick

Veränderungsraten 2007/2006 in Baden-Württemberg  
Kfz-Bestand, Verkehr (DTV), Unfälle mit Personenschaden



Auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes (Autobahnen, Bundes- und Kreisstraßen) in Baden-Württemberg hat der Verkehr 2007 zugenommen. Angestiegen ist auch der Kfz-Bestand. Gleiches gilt für die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen insgesamt (innerorts und außerorts).

Die Entwicklungen im einzelnen: Die mittlere Verkehrsbelastung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, DTV) erhöhte sich auf den genannten Straßen im Durchschnitt um **1,7 %**. Auf den Autobahnen war der Anstieg mit +2,1% etwas stärker als auf den Bundesstraßen, dort wiederum mit +1,5% etwas stärker als auf den Landes- und Kreisstraßen mit jeweils +1,2%.

Auch die **Jahresfahrleistung** lag auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Verkehrs insgesamt mit 61,8 Mrd. Kfzkm um 1,7% höher als im Vorjahr. Aufgrund der nur geringen Änderungen der Straßenlängen

gab es 2007 kaum Unterschiede zwischen der DTV- und der Fahrleistungsentwicklung.

Die Anzahl der **Unfälle mit Personenschaden** erhöhte sich auf allen Straßen insgesamt auf 40.634 (+1,3%). Die Anzahl der Verletzten stieg bei diesen Unfällen auf 53.265 (+0,4%). Bei Verkehrsunfällen getötet wurden 624 Personen (-8,4%), davon außerorts 466 (-9,7%). Auf den Autobahnen des Landes wurden 2.244 Personenschadensunfälle (-3,2%) registriert, die Anzahl Getöteter verringerte sich dort auf 60 (-23,1%).

Die **Unfallraten** der Personenschadensunfälle verringerten sich auf den betrachteten Straßen insgesamt um 2,2% von 227 auf 222 Unfälle je Mrd. Kfzkm.

Der **Kfz-Bestand** (ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge) erhöhte sich um 0,5% auf 6,813 Mio. Fahrzeuge zum 31.12.2007.

Außerorts	Durchschnittlicher täglicher Verkehr		Jahresfahrleistung		Unfälle mit Personenschaden		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden je Mrd. Kfzkm	
	Kfz/24h	07/06	Mrd. Kfzkm	07/06	Anzahl	07/06	je Mrd. Kfzkm	07/06
<b>Autobahnen</b>	58 820	+2,1 %	22.307	+2,3 %	2 244	-3,2 %	101	-5,3 %
<b>Bundesstraßen</b>	13 675	+1,5 %	17.879	+1,9 %	4 254	-2,0 %	238	-3,8 %
<b>Landesstraßen</b>	4 815	+1,2 %	13.290	+1,0 %	4 589	+1,5 %	346	+0,5 %
<b>Kreisstraßen</b>	2 443	+1,2 %	8.283	+1,1 %	2 611	+0,8 %	315	-0,2 %

# 2 Verkehr

## 2.1 KFZ-BESTAND

**Der Kfz-Bestand\*** (Kfz mit amtlichem Kennzeichen) hat in Baden-Württemberg 2007 weiterhin zugenommen. Am Jahresende waren 6,813 Mio. Kraftfahrzeuge registriert, das bedeutet gegenüber dem 31.12.06 einen Anstieg um 0,5%. Damit lag der Zuwachs unter dem Niveau der letzten Jahre und insbesondere deutlich unter der Entwicklung der Jahre 2000 und 2001 als der Kfz-Bestand noch um 3,8% bzw. 2,0% angestiegen war. Der Anteil der in Baden-Württemberg zugelassenen Kfz am bundesweiten Kfz-Bestand betrug am 31.12.2007 knapp 14%.

Mit +0,7% hat der Kfz-Bestand im Bundesgebiet geringfügig stärker zugenommen als in Baden-Württemberg.

**Der Pkw-Bestand** in Baden-Württemberg betrug am 31.12.2007 5,629 Mio. Fahrzeuge, das waren 82,6% 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 30,8%, im Bundesgebiet 31,7%.

4,6% des baden-württembergischen Pkw-Bestandes waren Cabrios, bundesweit betrug dieser Anteil 3,8%.

TABELLE 2: KRAFTFAHRZEUGBESTÄNDE AM 31.12.2007 UND VERÄNDERUNGEN ZU 2006

Baden-Württemberg	K F Z	P K W	N F Z**)	K R A D
<b>Bestand 2007</b>	6 812 594	5 629 358	651 708	531 528
<b>Veränderung 2007/2006</b>	+ 0,5 %	- *)	- *)	- *)
<b>Anteil am Bundesgebiet</b>	13,8 %	13,7 %	14,2 %	14,9 %
<b>Bundesgebiet</b>				
<b>Bestand 2007</b>	49 330 037	41 183 594	4 680 321	3 566 122
<b>Veränderung 2007/2006</b>	+ 0,7 %	+ 0,4 %	+ 1,9 %	+ 2,6 %

\*) In den bisherigen Statistiken des KBA war die Anzahl der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge enthalten. Seit dem 01.03.2007 gelten alle Arten von Abmeldungen – also auch die sogenannten vorübergehenden Stilllegungen als „Außerbetriebsetzungen“. Dies hat zur Folge, dass der Fahrzeugbestand nunmehr lediglich den „fließenden Verkehr“ einschließlich Saisonkennzeichen enthält. Zu Vergleichszwecken wurden vom KBA die Bestandsdaten des Vorjahres (31.12.2006) auf Bundesebene für alle Fahrzeugarten angepasst. Auf Länderebene erfolgte die Anpassung nur für Kfz insgesamt. Eine Ermittlung von nach Fahrzeugarten differenzierten Veränderungen des Kfz-Bestandes am 31.12.2007 im Vergleich zu den Vorjahren ist somit auf Länderebene nicht mehr möglich.

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

Mit 54,8% bzw. 54,5% unterschieden sich die Anteile der Pkw in der mittleren Hubraumklasse von 1400 bis 2000 ccm zwischen Baden-Württemberg und dem Bundesgebiet nur geringfügig. In der kleinen Hubraumklasse unter 1400 ccm lag der Anteil bundesweit mit knapp 30% deutlich höher als in Baden-Württemberg mit 26,6%. Umgekehrt waren die Verhältnisse dementsprechend bei den hubraumstärkeren Pkw mit 2000 ccm und mehr. Ihr Anteil war im Bundesgebiet mit 15,6% niedriger als in Baden-Württemberg, wo 18,6% der zugelassenen Pkw am 31.12.2007 in die hubraumstarke Klasse fielen.

TABELLE 3

Hubraumklasse	Anteile an Pkw gesamt	
	BW	Bundesgebiet
<b>weniger als 1400 ccm</b>	26,6 %	29,9 %
<b>1400 bis &lt; 2000 ccm</b>	54,8 %	54,5 %
<b>2000 ccm und mehr</b>	18,6 %	15,6 %

Der Bestand an **Nutzfahrzeugen (NFZ)** betrug am 31.12.2007 in Baden-Württemberg 651 708 Fahrzeuge, das waren 9,6 % des Kfz-Bestandes des Landes und 14,2 % des Nutzfahrzeugbestandes im Bundesgebiet. Den größten Anteil an den Nutzfahrzeugen hatten in Baden-Württemberg die land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (319 954; 49,1 %) gefolgt von den Lastkraftwagen (276 269; 42,4 %).

Der Bestand an **Krafträdern** betrug am 31.12.2007 in Baden-Württemberg 531 528 Fahrzeuge, das waren 7,8 % des Kfz-Bestandes des Landes und 14,9 % des Kradbestandes im Bundesgebiet.

Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Krafträder betrug in Baden-Württemberg 14,0 % und war damit nahezu identisch mit dem entsprechenden Anteil im Bundesgebiet (13,9 %).

Die **Kraftfahrzeugdichte** betrug in Baden-Württemberg 634 Kfz/1000 Einwohner. Sie lag damit um 5,8 % über dem entsprechenden Wert im Bundesgebiet von 599. Der Regierungsbezirk mit der höchsten Kfz-Dichte war Tübingen mit 666 Kfz/1000 Einwohner gefolgt vom Regierungsbezirk Stuttgart mit 641, Regierungsbezirk Freiburg mit 631 und Regierungsbezirk Karlsruhe mit 607 Kraftfahrzeuge auf 1000 Einwohner. Unter den Kreisen und kreisfreien Städten hatte der Hohenlohekreis mit 779 Kfz pro 1000 Einwohner die höchste Dichte. Die niedrigste Dichte wurde vom Kraffahrtbundesamt für die Stadt Heidelberg mit 427 Kfz/1000 Einwohner ausgewiesen.

#### Bestandsentwicklung in Baden-Württemberg 1980 bis 2006

Wegen der schon erwähnten Umstellung der Bestandsstatistik beziehen sich die folgenden Ausführungen nur auf den Zeitraum 1980 bis 2006.

Der Bestand an Kraftfahrzeugen insgesamt (mit und ohne Kfz-Brief) hat sich zwischen 1980 und 2006 (jeweils 31.12.) um 76,9% auf über 7,6 Millionen erhöht. Besonders stark war der Zuwachs bei den Kradern 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%.

#### Pkw-Bestand nach Antriebsarten

Von dem 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 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 betrug am 31.12.2006 27,4 %.

#### 2.2 DURCHSCHNITTLICHE TÄGLICHE VERKEHRSSTÄRKEN (DTV)

Die Berechnungen zur Verkehrsentwicklung 2007/2006 basieren auf der Datenauswertung von mehr als 140 in Baden-Württemberg betriebenen automatischen Dauerzählstellen. Von 32 Zählgeräten auf Autobahnen, 68 auf Bundes- und 43 auf Landesstraßen liegen zur Ermittlung der DTV-Werte weitgehend vollständige und plausible Daten vor. Aus diesen Einzel-DTV-Werten werden je Straßenklasse monatlich und jährlich durchschnittliche Veränderungsdaten berechnet, mit denen die straßenklassenspezifischen DTV-Werte der flächendeckenden Straßenverkehrszählung 2005 fortgeschrieben werden ([www.rp-tuebingen.de/servlet/PB/menu/1158238/index.html](http://www.rp-tuebingen.de/servlet/PB/menu/1158238/index.html)).

Nach diesen Berechnungen ergaben sich für den **Kfz-Verkehr** 2007 auf den freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs folgende DTV-Werte und Veränderungen gegenüber 2006:

	D T V (Kfz/24h)		VERÄNDERUNGEN 2007/2006	
	2007	2006	absolut	relativ
<b>BAB</b>	58 820	57 600	+ 1 200	+ 2,1%
<b>B</b>	13 675	13 475	+ 200	+ 1,5%
<b>L</b>	4 815	4 760	+ 55	+ 1,2%
<b>K</b>	2 443	2 414	+ 29	+ 1,2%

Auf den Autobahnen des Landes erhöhte sich der Verkehr 2007 im Vergleich zum Vorjahr etwas stärker als auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen.

An den Sonn- und Feiertagen waren die Verkehrszuwächse deutlich höher als an den Werktagen Montag bis Freitag:

TABELLE 5		
	Sonn-/Feiertage	Montag-Freitag
<b>BAB</b>	+ 4,4 %	+ 1,4 %
<b>B</b>	+ 3,1 %	+ 1,2 %
<b>L, K</b>	+ 3,1 %	+ 0,8 %

Auch der **Schwerverkehr** (SV, Kfz>3,5 t zulässiges Gesamtgewicht) nahm 2007 generell zu. Auf Autobahnen war der Anstieg mit über 3 % stärker als auf Bundes- und Landesstraßen mit jeweils knapp 2 %. Damit hat sich die Entwicklung des Jahres 2006 fortgesetzt, nachdem sich 2005 der Lkw-Verkehr gegenüber 2004 aufgrund der Lkw-Maut auf den Autobahnen verringert und auf den Bundes- und Landesstraßen erhöht hatte.

TABELLE 6			
	DTV-SV (Kfz/24h)	2007/2006	Anteil
<b>BAB</b>	9 302	+ 3,2 %	15,8 %
<b>B</b>	1 058	+ 1,8 %	7,7 %
<b>L</b>	273	+ 1,8 %	5,7 %

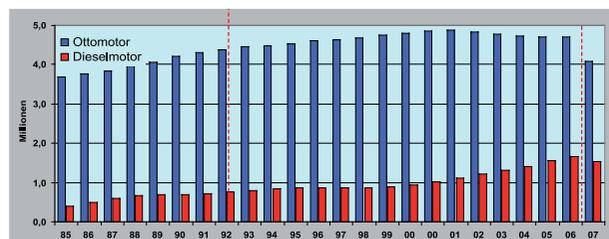
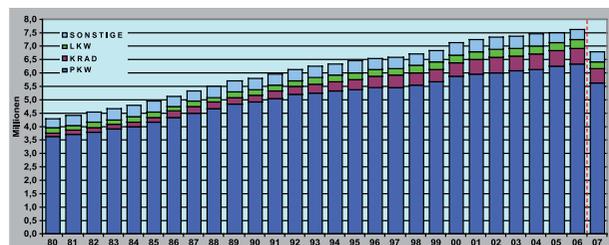
#### Hochbelastete Streckenabschnitte

Der **höchstbelastete Autobahnabschnitt** lag wie in den Vorjahren auf der A 8 zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und dem Autobahnkreuz Stuttgart mit fast 140 000 Kfz/24h im jahrestäglichen Durchschnitt. Es folgten die A 5 nördlich des Autobahndreiecks Karlsruhe mit 131 080, die A 81 südlich des Autobahnkreuzes Stuttgart mit 123 000 und die A 6 bei Neckarsulm mit 91 060 Kfz/24h.

Die drei **höchstbelasteten Bundesstraßenabschnitte** lagen 2007 mit jeweils über 70 000 Kfz/24h auf der B 10: Stuttgart – Hedelfingen (71.823), Stuttgart – Zuffenhausen (71.128) und Plochingen (70.370). Der Zählquerschnitt mit der vierthöchsten Belastung lag 2007 auf der B 27 an der Zählstelle Echterdingen mit rd. 68.000 Kfz/24h.



Kraftfahrzeugbestände (31.12.) in Baden-Württemberg 1980 bis 2007



Bestandsentwicklung der Pkw mit Otto- und Dieselmotor in Baden-Württemberg 1985 bis 2007

### Kfz – Verkehrsentwicklung 2007/2006 in einzelnen Bundesländern

Zur Verkehrsentwicklung aus anderen Bundesländern liegen Daten für Bayern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Sachsen vor.

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

Auf den Autobahnen hat der Verkehr in Bayern etwas stärker zugenommen als in Baden-Württemberg, in Niedersachsen lag der Zuwachs auf ähnlichem Niveau wie in Baden-Württemberg, in Nordrhein-Westfalen und Sachsen fielen die Zuwächse geringer aus. Bei den Bundesstraßen war der Verkehrsanstieg in Bayern und Niedersachsen stärker, in Nordrhein-Westfalen und Sachsen schwächer als in Baden-Württemberg.

### Langfristige DTV - Entwicklung in Baden-Württemberg

Zwischen 1980 und 2007 ist der Verkehr auf den Autobahnen um 66,6 % von 35.296 auf 58.820 Kfz/24h gestiegen, auf den Bundesstraßen um 63,4% von 8.371 auf 13.675 Kfz/24h, auf den Landesstraßen um 59,7 % von 3.015 auf 4.815 Kfz/24h und auf den Kreisstraßen um 67,7 % von 1.457 auf 2.443 Kfz/24h.

Die Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken seit 1980 ist durch einen flachen Anstieg bis 1985, danach durch einen steilen Anstieg bis 1991 und danach durch wiederum relativ geringe Zunahmen gekennzeichnet, die sich auf den Bundesautobahnen zwischen 1997 und 2004 wieder etwas verstärkt haben. 2005 war die Entwicklung auf den Autobahnen erstmals in den vergangenen 25 Jahren rückläufig, 2006 und 2007 war wieder ein Anstieg zu verzeichnen.



Der durchschnittliche jährliche Verkehrsanstieg lag zwischen 1980 und 1990 je nach Straßenklasse zwischen 2,8 % und 3,1 %. In dem Zeitraum 1990 bis 2007 verringerte sich der mittlere jährliche Zuwachs auf Werte zwischen 0,9% (L-Str.) und 1,4 % (K-Str.).

### 2.3 JAHRESFAHRLLEISTUNGEN

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 2007 mehr als 22 Mrd. Kfzkm zurückgelegt.

Damit wurden auf den Autobahnen auch 2007 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 2007 von allen Kraftfahrzeugen 61,8 Mrd. Kfzkm zurückgelegt. Das sind gegenüber dem Vorjahr 1,7 % und gegenüber 1980 rd. 70 % mehr. Auf den Autobahnen hat sich die Fahrleistung seit 1980 um 94 % erhöht. Der BAB-Fahrleistungsanteil im Jahr 2007 betrug 36,1 %. Der Längenanteil am Außerortsnetz der BAB, B-, L- und K-Straßen betrug dagegen nur 4,8 %. Bei den Kreisstraßen waren die Verhältnisse umgekehrt: Einem nur geringen Fahrleistungsanteil von 13,4 % stand ein Längenanteil von 43,3 % gegenüber.

### 2.4 GRENZÜBERSCHREITENDER KFZ-VERKEHR

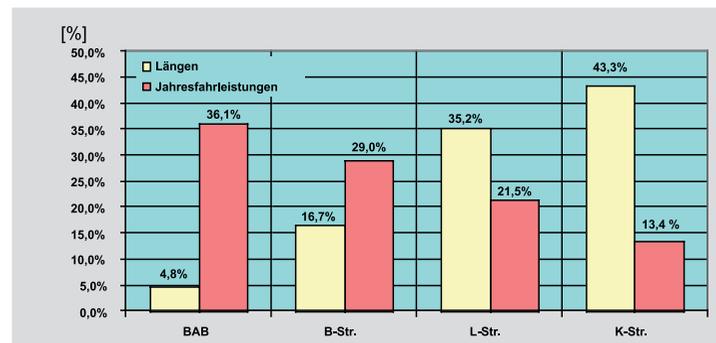
Zur Erhebung möglichst genauer Daten des grenzüberschreitenden Personen-, Güter- und Schwerverkehrs vor und nach Öffnung des EG-Binnenmarktes

werden seit 1990 auf Initiative des Innenministeriums 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.

	Netzlänge (km)	Veränderung *) 2007/2006	Fahrleistung (Mrd.Kfzkm)	Veränderung 2007/2006
Autobahnen	1039	+ 0,2%	22.307	+ 2,3 %
Bundesstraßen	3582	+ 0,4%	17.879	+ 1,9 %
Landesstraßen	7562	- 0,1%	13.290	+ 1,0 %
Kreisstraßen	9289	- 0,1%	8.283	+ 1,1 %
BAB+B+L+K	21472	- 0,0%	61.759	+ 1,7 %



Längen- und Jahresfahrleistungsanteile 2007

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.

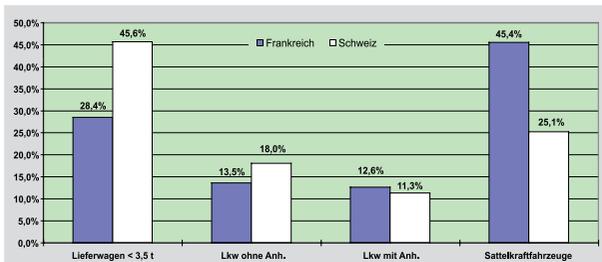
#### Ergebnisse nach Fahrzeugarten

Für das Jahr 2007 wurden folgende durchschnittliche Verkehrsstärken im grenzüberschreitenden Kfz-Verkehr Baden-Württembergs ermittelt:

TABELLE 9

	Kfz	Pkw	Krad	Pkw mit Anh.	Bus	Lkw <3,5t	Lkw >3,5t	Lkw mit Anh.	Sattel-KFZ
<b>Frankreich</b>	141 044	118 052	1 880	1 077	502	5 553	2 645	2 460	8 875
<b>2007/2006</b>	- 0,3 %	- 1,2 %	+ 3,9 %	+ 1,8 %	+ 0,0 %	+ 2,8 %	+ 3,5 %	+ 0,6 %	+ 6,7 %
<b>Schweiz</b>	238 158	213 126	5 140	1 092	810	8 206	3 234	2 026	4 523
<b>2007/2006</b>	+ 1,4 %	+ 0,7 %	+ 9,6 %	+ 6,6 %	+ 2,6 %	+ 4,1 %	+ 12,5 %	+ 3,6 %	+ 9,9 %

Der durchschnittliche tägliche **Kfz-Verkehr** entwickelte sich an den Grenzübergängen nach Frankreich (- 0,3 %) und zur Schweiz (+ 1,4 %) mit einem Zuwachs von insgesamt 0,7 % schwächer als im Gesamtnetz des Landes.



Anteile der Fahrzeugarten des Güterverkehrs am grenzüberschreitenden Güterverkehr 2007 insgesamt

Der **Personenverkehr** mit Frankreich hat sich bei den Pkw gegenüber 2006 verringert, bei den Krädern und Pkw mit Anhängern ist er angestiegen, bei den Bussen gab es keine Veränderung. An den Grenzübergängen zur Schweiz hat sich der Personenverkehr bei allen Fahrzeugarten erhöht, mit besonders starken Zuwächsen bei den Krädern (+ 9,6 %) und bei den Pkw mit Anhänger (+ 6,6 %).

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. An den Übergängen nach Frankreich lagen die Zuwächse je nach Fahrzeugart zwischen rd. 1 % und 7 % (zusammen + 4,9 %). An den Grenzen zur Schweiz betrug der Zuwachs bei den Sattelkraft-

fahrzeugen knapp 10 %, nachdem der grenzüberschreitende Verkehr dieser Fahrzeugart auch in den Vorjahren mit 16 % (2006/2005) bzw. 17 % (2005/2004) schon stark angestiegen war. Ebenfalls deutlich gestiegen ist 2007 mit + 12,5 % der Grenzverkehr der Lkw ohne Anhänger. Für die drei Fahrzeugarten des schweren Güterverkehrs zusammen ergab sich im Grenzverkehr mit der Schweiz ein erheblicher Zuwachs von 9,4 %.

Der **leichte Güterverkehr** mit Fahrzeugen bis zu 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lieferwagen) hat an den Grenzen mit Frankreich um knapp 3 % und an denen mit der Schweiz um rd. 4 % zugenommen. Der Anteil der Lieferwagen am Güterverkehr insgesamt betrug an den französischen Grenzübergängen 28 %, für die schweizer Übergänge wurde ein Anteil von 46 % ermittelt.

#### Höchstbelastete Grenzübergänge

Der mit Abstand höchstbelastete Grenzübergang zwischen Frankreich und Baden-Württemberg war die Europabrücke bei Kehl (B 28). Mit 32 120 Kfz/24h wurde dort 2007 fast 23 % des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs mit Frankreich abgewickelt. Spitzentag war Samstag der 14.07. (Nationalfeiertag in Frankreich) mit 47 670 Kfz. Der höchste Stundenwert wurde auf der Europabrücke mit 4 030 Kfz zwischen 11 und 12 Uhr ebenfalls am 14.07. registriert. Hochbelastete Übergänge waren weiterhin Weil - Palmrainbrücke (B 532) mit rd. 17 710 Kfz/24h (-9,7%) und einem Anteil von knapp 13 % am Grenzverkehr mit Frankreich. Es folgten Breisach (B 31) mit fast 16 000 Kfz/24h (+0,1 %, Anteil 11,3%) und Iffezheim (B 500) mit 16 250 Kfz/24h (+3,9%, Anteil 11,6%). Der Autobahnübergang Neuenburg (A 5) lag mit 14 460 Kfz/24h (+0,8 %, Anteil 10,3 %) erst an fünfter Stelle.

Von den Grenzübergängen zwischen Baden-Württemberg und der Schweiz war der BAB-Übergang Weil am Rhein (A 5) trotz eines Rückgangs von fast 14 % gegenüber 2006 mit rd. 26 150 Kfz/24h weiterhin der höchstbelastete. Hier wurden rd. 11 % des Grenzverkehrs mit der Schweiz abgewickelt. Spitzentag war Samstag der 31.03. mit 49 280 Kraftfahrzeugen. Die Spitzenstunde war am Samstag den 06.01. mit 3.270 Kfz zwischen 12 und 13 Uhr. Hauptursachen

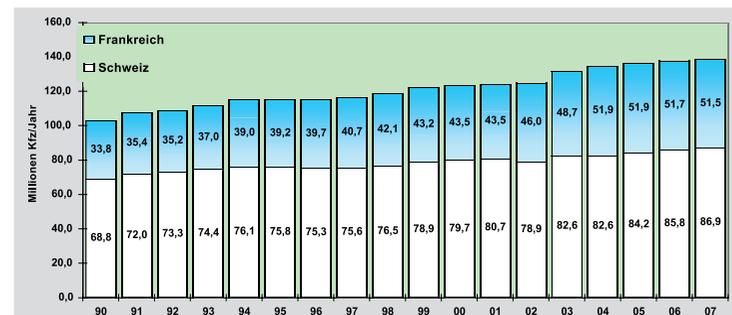
des deutlichen Rückgangs von 14 % dürften zum einen immer noch Auswirkungen der Freigabe der Rheinbrücke Rheinfelden (A 861) in 2006 gewesen sein. Zum anderen wird auch eine langfristige Baustelle 2007 auf der schweizer Seite der A 5 zu dem Verkehrsrückgang mit beigetragen haben. Die zweit-höchste Belastung hatte Lörrach-Stetten (B 317) mit 16 450 Kfz/24h (+4,3 %, Anteil 6,9 %) gefolgt von Weil-Friedlingen (B 317) mit 12 950 (+1,8 %, Anteil: 5,4 %) und der Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (B 33n) mit 13 190 Kfz/24h und einem Zuwachs von 3,9 % (Anteil: 5,5 %).

#### Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr 1990 bis 2007

Im Jahr 2007 haben insgesamt 138,4 Millionen Kraftfahrzeuge die Grenzen des Landes nach Frankreich und zur Schweiz passiert, davon 51,5 Millionen (37,2 %) die französischen, 86,9 Millionen (62,8 %) die schweizer Grenzen. Seit 1990 (Beginn der systematischen Erhebungen) ist der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr insgesamt um 34,9% gestiegen, mit Frankreich um 52,4%, mit der Schweiz um 26,3 %.

Seit Inkrafttreten des Schengener Abkommens (1992) nahm der grenzüberschreitende Verkehr insgesamt um 27,6 % zu, zwischen Frankreich und Baden-Württemberg betrug der Zuwachs 46,3 %, zwischen der Schweiz und Baden-Württemberg 18,6 %. Die Fahrleistung auf den Außerortsstraßen (BAB, B, L, K) des Landes insgesamt ist in diesem Zeitraum um 16,8 % angestiegen.

Entwicklung des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs in Baden-Württemberg 1990 bis 2007



# 3 Unfallgeschehen

## 3.1 UNFALLSITUATION 2007/2006

Bei der Unfallaufnahme wird von der Polizei nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden<sup>1)</sup> und Unfällen mit Personenschaden differenziert. Die Entwicklung 2007 ist sowohl zwischen den Unfallkategorien als auch zwischen den Straßengruppen uneinheitlich.

➤ Auf allen Straßen des Landes wurden insgesamt 254 643 Straßenverkehrsunfälle registriert. Dies ist im Vergleich zu 2006 (234.373) ein Anstieg von 8,6 %. Die Unfälle mit nur Sachschaden erhöhten sich um 10,2 % auf 214.011 (2006: 194.277).

➤ Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden erhöhte sich um 1,3 % auf 40.634. Die Zahl der bei diesen Unfällen insgesamt verletzten Personen stieg leicht um 0,4 % auf 53.265 (Leichtverletzte: 43.093 - 0,0 %, Schwerverletzte: 10.172 + 2,3 %). Bei den getöteten Verkehrsteilnehmern war die Entwicklung dagegen rückläufig: Mit 624 lag die Zahl um 8,4 % unter der des Vorjahres und noch unter dem bisherigen Tiefststand von 633 im Jahr 2005.

➤ Innerorts (einschl. Gemeindestraßen) verringerte sich 2007 die Anzahl Getöteter um 4,2 % auf 158.

➤ Außerorts sank die Anzahl Getöteter um 9,7 % auf 466, nachdem sie im Vorjahr um 8,2 % auf 516 angestiegen war.

➤ Die Autobahnen verzeichneten 2007 bei den Schwerverletzten einen Zuwachs, bei den anderen Unfallkategorien waren die Zahlen rückläufig. Getötete wurden bei Verkehrsunfällen 60 Personen, das waren 18 (- 23,1 %) weniger als im Jahr 2006.

➤ Auf den übrigen Außerortsstraßen hat sich die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden insgesamt kaum verändert (+ 0,1 %), bei den Verletzten wurde ein Rückgang von 1,1 % auf 18781 verzeichnet, die Anzahl der Getöteten sank um 7,3 % auf 406. Betrachtet man die Entwicklung bei der Anzahl Getöteter differenziert nach Straßengruppen außerorts, zeigt sich eine deutliche Abnahme bei den Bundesstraßen (- 37 Personen, - 20,4%). Auf den Landesstraßen wurden 149 Personen getötet, das war eine weniger als im Vorjahr. Mit 82 blieb die Anzahl getöteter Personen auf Kreisstraßen unverändert. Auf den Gemeindestraßen wurden mit 31 Verkehrsteilnehmern 6 Personen (+ 24 %) mehr getötet als 2006.

Im Bundesgebiet stieg die Anzahl der Personenschadensunfälle nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes um 2,4 % auf 335.900. Die Zahl der Getöteten verringerte sich um 2,4 % auf 4 970. Damit wurden 2007 - erstmals seit Einführung der Statistik im Jahr 1953 - weniger als 5.000 Verkehrstote registriert.

<sup>1)</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 Alkoholfälle

**TABELLE 10: UNFÄLLE UND VERUNGLÜCKTE 2007 IN BADEN-WÜRTTEMBERG UND VERÄNDERUNGEN 2007/2006**

	Unfälle mit Personenschaden	Dabei Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete
<b>Alle Straßen</b>	40634 1,3%	43093 0,0%	10172 2,3%	624 -8,4%
<b>davon</b>				
<b>innerorts</b>	25220 2,4%	26078 1,7%	4882 4,4%	158 -4,2%
<b>außerorts</b>	15414 -0,4%	17015 -2,6%	5290 0,5%	466 -9,7%
<b>darunter</b>				
<b>Autobahnen</b>	2244 -3,2%	2918 -7,5%	606 3,6%	60 -23,1%
<b>Übrige Straßen</b>	13170 0,1%	14097 -1,5%	4684 0,1%	406 -7,3%
<b>darunter</b>				
<b>Bundesstraßen</b>	4254 -2,0%	5143 -1,4%	1373 -7,2%	144 -20,4%
<b>Landesstraßen</b>	4598 1,5%	4948 -0,2%	1685 2,6%	149 -0,7%
<b>Kreisstraßen</b>	2611 0,8%	2519 -3,6%	994 4,9%	82 0,0%
<b>Gemeindestraßen</b>	1707 0,6%	1487 -2,9%	632 3,3%	31 24,0%

## 3.2 LANGFRISTIGE UNFALLENTWICKLUNG 1970

### BIS 2007

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 2007 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 37 774 Unfällen wurde 1996 der bisherige Tiefststand bei den Unfällen mit Personenschaden auf den Straßen des Landes registriert. Mit 40.634 lag die Zahl dieser Unfälle 2007 zwar um 24,8 % unter der bisherigen Höchstzahl von 54.008 aus dem Jahre 1978, jedoch um 7,6 % (Vorjahr 6,1%) über dem Tiefstand des Jahres 1996.

➤ Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen ging zwischen 1970 und 2007 von 77.410 auf 53.889 um 30,4 % zurück. Bei den Getöteten war der Rückgang seit 1970 - trotz der Zunahme in 2006 gegenüber 2005 - am stärksten. Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer betrug 2007 mit 624 Personen weniger als ein Viertel der 1970 getöteten.

**TABELLE 11**

	2007	1970	2007/70
<b>Getötete</b>	624	2 798	- 77,7%
<b>Schwerverletzte</b>	10 172	22 822	- 55,4%
<b>Leichtverletzte</b>	43 093	51 790	- 16,8%

➤ 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. 2007 waren es mit 250 bzw. 15 deutlich weniger. Im Vorjahr waren bei insgesamt weniger Personenschadensunfällen 248 Schwerverletzte und 17 Getötete je 1.000 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 2007 wieder für die Autobahnen ermittelt (101 Unfälle mit Personenschaden je Mrd.Kfzkm). Am höchsten waren die Unfallraten auf den Landesstraßen (346), gefolgt von den Kreisstraßen (315) und den Bundesstraßen (238). Auf den Autobahnen und Bundesstraßen verringerten sich die Unfallraten gegenüber 2006 um 5,3 % bzw. 3,8 %, auf den Landes- und Kreisstraßen veränderten sie sich mit + 0,5 % bzw. - 0,2 % nur geringfügig. Die **Verletzenraten** waren auf allen hier betrachteten Straßen rückläufig, am stärksten war der Rückgang mit - 7,8 % auf den Autobahnen.

Ähnlich verlief auch die Entwicklung der Getötetenraten. Nach den deutlichen Zunahmen im Vorjahr gingen sie 2007 auf den Autobahnen um fast 25 % und auf den Bundesstraßen um knapp 22 % zurück. Auf den Landes- und Kreisstraßen fielen die Rückgänge mit -1,7 % bzw. -1,1 % geringer aus.

Die Zahlen zeigen, dass die Autobahnen auch 2007 wieder deutlich sicherer waren als die übrigen Außerortsstraßen.

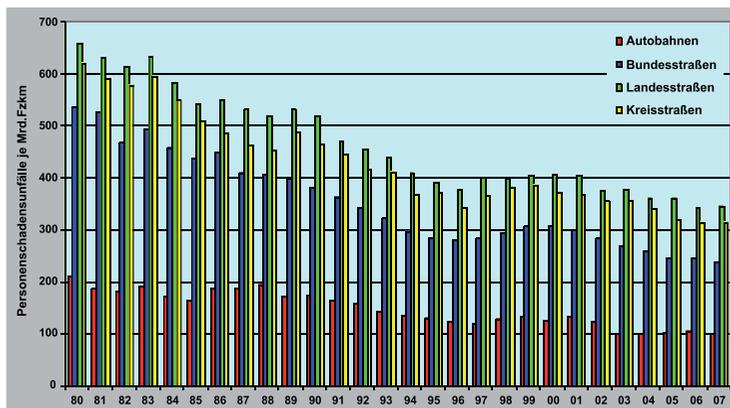
**TABELLE 12: UNFALLRATEN (UNFÄLLE JE MRD.KFZKM) 2007 AUSSERORTS UND VERÄNDERUNGEN ZU 2006**

	Autobahnen	Bundesstraßen	Landesstraßen	Kreisstraßen
<b>Unfälle mit Personenschaden</b>	101 -5,3%	238 -3,8%	346 +0,5%	315 -0,2%
<b>Verletzte</b>	158 -7,8%	364 -4,4%	499 -0,5%	424 -2,4%
<b>Getötete</b>	3 -24,8%	8 -21,9%	11 -1,7%	10 -1,1%





Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden auf Außerortsstraßen in Baden-Württemberg 1980 bis 2007



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 mit insgesamt fallender Tendenz. Bezogen auf 1980 haben sich die Raten der Personenschadensunfälle auf den hier betrachteten Straßengruppen in etwa halbiert.

	2007/95	2007/90	2007/80
<b>BAB</b>	- 23,2 %	- 42,5 %	- 52,1 %
<b>B</b>	- 16,8 %	- 37,6 %	- 55,9 %
<b>L</b>	- 11,7 %	- 33,3 %	- 47,7 %
<b>K</b>	- 15,3 %	- 32,5 %	- 49,3 %

### 3.4 UNFALLURSACHEN

Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden waren 2007 (Anteile des Vorjahres in Klammern):

- Fehler der Fahrer von Kraftfahrzeugen: Sie verursachten innerorts 78,6 % (78,3 %), außerorts 92,2 % (92,8 %) aller Personenschadensunfälle:

Fahrer von	Innerorts [%]		Außerorts [%]	
	2007	2006	2007	2006
<b>Pkw</b>	63,8	63,7	70,5	72,3
<b>Krädern</b>	7,6	7,4	10,8	9,8
<b>Lkw</b>	5,5	5,7	9,2	9,3
<b>anderen Kfz</b>	2,1	1,9	1,8	1,6



- Radfahrer verursachten innerorts 15,8 % (15,9 %), außerorts 6,0 % (5,5 %),
- Fußgänger innerorts 4,5 % (4,8 %) und außerorts 0,7 % (0,8 %) der Personenschadensunfälle.
- Schlechte Straßenverhältnisse haben innerorts 2,6 % (3,0 %) und außerorts 8,4 % (10,4 %) 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 2007 – nach Ortslagen getrennt – unterschiedlich (Vorjahreszahlen in Klammern):

#### Innerorts überwogen

- Missachten der Vorfahrt: 23,3 % (22,8 %),
- Abbiegen, Wenden, Einbiegen: 21,5 % (21,5 %),
- zu geringer Abstand: 15,5 % (14,3 %),
- nicht angepasste Geschwindigkeit: 14,1 % (15,0 %),
- Alkohol: 6,2 % (6,2 %),
- falsche Straßenbenutzung: 4,8 % (4,8 %),
- Überholen: 3,2 % (3,3 %).

#### Außerorts überwogen

- Geschwindigkeit: 38,7 % (40,8 %),
- zu geringer Abstand 15,7 % (14,6 %),
- Missachten der Vorfahrt: 13,6 % (14,3 %),
- Überholen: 8,2 % (8,1 %),
- Ab-, Einbiegen, Wenden: 7,4 % (7,3 %),
- Alkohol: 6,7 % (7,2 %).

Neben dem „Missachten der Vorfahrt“ gehörte 2007 „zu geringer Abstand“ sowohl innerorts als auch außerorts zu den häufigsten fahrerbedingten Fehlern, die zu Personenschadensunfällen führten. Während alle anderen vom Fahrer verursachten Gründe für Personenschadensunfälle gegenüber dem Vorjahr zurückgingen oder nur geringfügig anstiegen, nahm die Ursache „zu geringer Abstand“ innerorts und außerorts um jeweils mehr als einen Prozentpunkt zu.



Trotz der weiteren Abnahme von Alkoholunfällen um 1,6 % von 2.635 auf 2.594 spielt „Alkohol am Steuer“ neben zu hoher Geschwindigkeit eine beachtliche Rolle als Ursache für Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten.

Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge waren 2007 Hauptverursacher (Vorjahreszahlen in Klammern):

Fahrer von	innerorts (%)	außerorts (%)
<b>Pkw-Fahrer</b>	43,7 (39,1)	61,9 (68,0)
<b>Krad-Fahrer</b>	12,6 (11,8)	18,4 (13,4)
<b>Lkw-Fahrer</b>	11,3 (12,4)	9,8 (9,8)
<b>Busfahrer</b>	0,7 (1,2)	0,5 (0,0)
<b>Radfahrer</b>	13,9 (14,9)	3,7 (4,1)
<b>Fußgänger</b>	13,9 (18,0)	2,8 (3,0)

Auf den Autobahnen waren Pkw-Fahrer bei 55,6% (62,7%), Lkw-Fahrer bei 37,0% (32,8%) und Kradfahrer bei 5,6 % (3,0 %) der Getöteten die Hauptschuldigen.



**Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme**  
Die Anzahl **Verunglückter** (Verletzte und Getötete) insgesamt hat sich 2007 gegenüber dem Vorjahr mit einem Zuwachs von 0,3 % auf 53.889 Verkehrsteilnehmer nur geringfügig verändert. Je nach Art der Verkehrsbeteiligung war die Entwicklung unterschiedlich: Während die Anzahl Verunglückter bei den Pkw- und Lkw-Insassen, bei den Fußgängern und „sonstigen“ Verkehrsteilnehmern rückläufig war, ist sie bei den Zweiradfahrern generell angestiegen. Bei den Motorradfahrern und Radfahrern betrug der Anstieg rd. 4 %, die Anzahl verunglückter Mofa- und Mopedfahrer erhöhte sich gegenüber 2006 um über 11 %. Diese Gruppe hatte in Baden-Württemberg auch schon im Vergleich des Jahres 2006 mit 2005 mit + 8,1 % den höchsten Anstieg aller Verkehrsteilnehmer zu verzeichnen.

Die Anzahl der **Getöteten** insgesamt war im Jahr 2006 nach den Rückgängen in den Vorjahren erstmals wieder angestiegen (+ 7,6 %). Für 2007 ist mit - 8,4 % erfreulicherweise wieder ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Dieser Rückgang betrifft jedoch nicht alle Verkehrsteilnehmergruppen. Im Vergleich zu 2006 wurden bei den Motorradfahrern 14 Personen mehr getötet (+ 12,7 %), bei den Mofa-/Mopedfahrern waren es 5 Personen mehr (+ 38,5 %) und bei den „sonstigen“ Verkehrsteilnehmern ebenfalls 5 (+ 45,5 %). Die Zahl der **Verletzten** (Schwer- und Leichtverletzte) insgesamt erhöhte sich gegenüber 2006 leicht um 0,4 % auf 53.265. Entsprechend der Entwicklung bei den Verunglückten erhöhte sich 2007 auch bei den Verletzten ausschließlich die Anzahl zu Schaden gekommener Zweiradfahrer. Bei den anderen Verkehrsteilnehmern waren die Entwicklungen rückläufig.

**TABELLE 16: VERUNGGLÜCKTE NACH ART DER VERKEHRSBETEILIGUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2007**

	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	07/06	Anteil	Anzahl	07/06	Anteil	Anzahl	07/06	Anteil
<b>Pkw-Insassen</b>	31048	-0,9%	58,3%	313	-13,8%	50,2%	31361	-1,1%	58,2%
<b>Lkw-Insassen</b>	1403	-4,0%	2,6%	21	-30,0%	3,4%	1424	-4,5%	2,6%
<b>Motorradfahrer</b>	5462	4,3%	10,3%	124	12,7%	19,9%	5586	4,4%	10,4%
<b>Mofa-/Mopedfahrer</b>	1893	11,2%	3,6%	18	38,5%	2,9%	1911	11,4%	3,5%
<b>Radfahrer</b>	8721	4,1%	16,4%	53	-3,6%	8,5%	8774	4,0%	16,3%
<b>Fußgänger</b>	3668	-3,5%	6,9%	79	-20,2%	12,7%	3747	-3,9%	7,0%
<b>Sonstige</b>	1070	-4,9%	2,0%	16	45,5%	2,6%	1086	-4,4%	2,0%
<b>Insgesamt</b>	53265	0,4%	100,0%	624	-8,4%	100,0%	53889	0,3%	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 -26,9 auf 31.361 rückläufig und lag 2007 um 31,9 % unter dem Höchststand des Jahres 1978 von damals mehr als 46 000. Die 31.361 verunglückten Pkw-Insassen des Jahres 2007 bedeuten wiederum einen neuen Tiefstand.

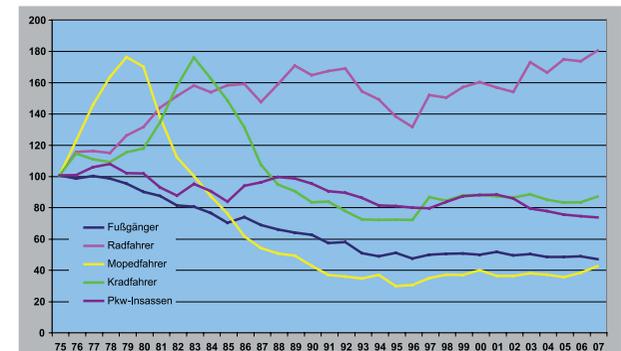
Die Zahl der verunglückten **Motorradfahrer** stieg zwischen 1975 und 1983 von 6.462 auf 11.330 und ging dann bis 1996 trotz weiter gestiegener Bestandszahlen kontinuierlich zurück. Von 1996 nach 1997 gab es einen deutlichen Anstieg, in den Folgejahren waren die Veränderungen nur gering. Die Zahl verunglückter Motorradfahrer lag in den einzelnen Jahren jeweils zwischen rd. 5.300 und knapp 5.700 Personen. 5.586 verunglückte Kradfahrer im Jahr 2007 bedeuten - bezogen auf den Höchststand von 1983 - einen Rückgang von rd. 50 %. Gegenüber dem Tiefstand 1996 von 4.610 liegt die Zahl jedoch um 976 oder 21,2 % 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. 2007 wurden 1.911 verunglückte Mofa-/Mopedfahrer registriert. Das waren 11,4 % mehr als im Vorjahr. Obwohl auch 2006 die Anzahl verunglückter Mofa- und Moped-

fahrer bereits um 8,1 % gestiegen war, bedeuten die 1911 Verunglückten in 2007 gegenüber dem Höchststand des Jahres 1979 einen Rückgang von 76,1 %. Gegenüber dem Tiefstand 1995 von 1.330 ist dies aber wieder ein Anstieg von 43,7 %.

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, 2007 waren es mit 3.747 53,6 % weniger. Die Zahl lag damit noch unter dem bisherigen Tiefstand aus dem Jahre 1996 von damals 3.774 verunglückten Fußgängern.

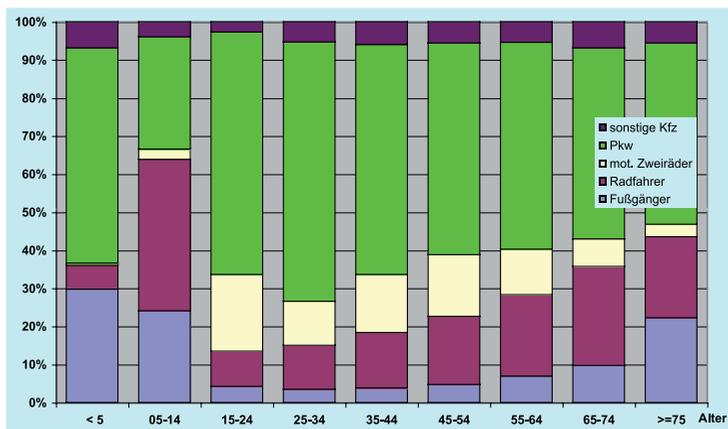
Bei den **Radfahrern** gab es - im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsteilnehmern - zwischen 1975 und 1992 fast immer Zuwächse der Verunglückten. Die Anzahl verunglückter Radfahrer stieg in diesem Zeitraum um 68,3% auf 8.216. Bis 1996 ging sie dann zurück und zwar um 22,2 % auf 6.393. In den Jahren danach bis 2002 lag die Anzahl verunglückter Radfahrer zwischen 7.300 und rd. 7.800. Der bisherige Höchststand aus dem Jahre 2005 (8.497) wurde mit 8.774 verunglückten Radfahrern im Jahr 2007 noch deutlich übertroffen (+ 3,3 %).



Verunglückte Zweiradfahrer, Fußgänger und Pkw-Insassen 1975 bis 2007



Verunglückte nach Alter und Art der Verkehrsteilnahme 2007



**Verunglückte nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung**

Von den in Baden-Württemberg im Jahr 2007 verunglückten 53 889 Verkehrsteilnehmern waren 7,8 % unter 15 Jahre alt, 60,7 % lagen in der Altersklasse 15 bis 44 Jahre, 31,5 % 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 (63 %) oder als Fußgänger (30 %).
- Bei den 5- bis 14-Jährigen überwog mit 40 % die Beteiligung als Radfahrer, gefolgt von einer Verkehrsbeteiligung als Kfz-Mitfahrer (33 %).

➤ Die in den danach folgenden Altersklassen Verunglückten waren überwiegend Fahrer oder Mitfahrer von Pkw, dies gilt mit 75 % insbesondere für die Altersgruppe 19 bis 24. Zwischen 15 und 18 war der Anteil der Personen, die mit motorisierten Zweirädern verunglückten, besonders hoch (47 %). Zwischen 19 und 54 lag er dann je nach Altersgruppe bei 12 % bis 16 %.

➤ Ab dem 55. Lebensjahr steigt wieder der Anteil der Fußgänger und Radfahrer an den Verunglückten. In der Altersklasse 75 und älter war er 2007 dann mit zusammen knapp 44 % (Fußgänger 22,3 %; Radfahrer 21,3 %) nur rd. 4 Prozentpunkte unter dem Anteil der Pkw - Fahrer oder - Mitfahrer von 47,7 %.



**VERTEILERHINWEISE**

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.

**QUELLEN**  
 Regierungspräsidium Tübingen, Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg, Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg, Ergebnisse Jahr 2007. Internet: <http://www.rp-tuebingen.de/servlet/PB/menu/1158238/index.html>  
 Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, Die Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 2007  
 Kraftfahrt - Bundesamt, Flensburg, Statistische Mitteilungen, FZ 1  
 Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, Mitteilungen für die Presse  
 Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, Ergebnisse automatischer Dauerzählstellen an den „Freien Strecken“ der Straßen des überörtlichen Verkehrs in NRW, Jahr 2007. Internet: <http://www.mbv.nrw.de>  
 Autobahndirektion Südbayern, München  
 Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Dresden, Automatische Straßenverkehrszählungen in Sachsen, Januar - Dezember 2007  
 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Hannover, Straßenverkehr in Niedersachsen, Ergebnisse automatischer Dauerzählungen an den Bundesfernstraßen, Jahr 2007



