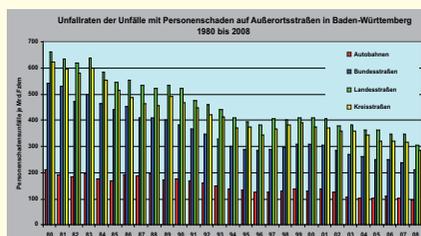
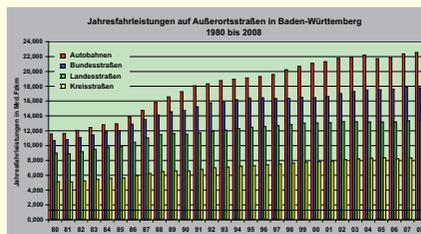




Straßenverkehr in Baden-Württemberg

 Jahresvergleich 2008/2007



Baden-Württemberg



INHALT

1 Überblick	4
2 Verkehr	5
2.1 Kfz-Bestand	5
2.2 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV)	7
2.3 Jahresfahrleistungen	8
2.4 Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr	9
3 Unfallgeschehen	12
3.1 Unfallsituation 2008/2007	12
3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2008	13
3.3 Unfallraten	13
3.4 Unfallursachen	14
4 Ausblick	18
Quellen	19
Verteilerhinweise	19

Impressum

Herausgeber:
Regierungspräsidium Tübingen
Abteilung Landesstelle für Straßentechnik
Referat Straßenverkehrszentrale BW
Heilbronner Straße 300-302
70469 Stuttgart



Bearbeitung:
BAS, Büro für angewandte Statistik
Prämienstraße 19
52076 Aachen

September 2009

Fotografie und Gestaltung:
Maerzke Grafik Design, Leonberg

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

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

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

September 2009



1 Überblick

Auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes (Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) in Baden-Württemberg hat sich die Verkehrsmenge 2008 gegenüber dem Vorjahr kaum verändert. Leicht angestiegen ist der Kfz-Bestand. Deutlich rückläufig war die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen insgesamt (innerorts und außerorts).

Die Entwicklungen im einzelnen:

Die mittlere Verkehrsbelastung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, **DTV**) veränderte sich auf den genannten Straßen im Durchschnitt um **+ 0,1 %**. Auf den Autobahnen erhöhte sich der Verkehr um 0,6 %, auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen war er dagegen leicht rückläufig.

Auch die **Jahresfahrleistung** lag auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Verkehrs insgesamt mit 61,8 Mrd.Kfzkm um 0,1 % höher als im Vorjahr. Auf-

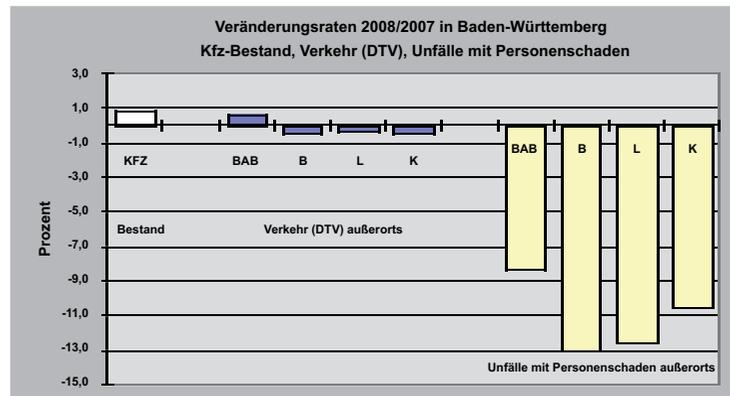
grund der nur geringen Änderungen der Straßennetze gab es 2008 kaum Unterschiede zwischen der DTV- und der Fahrleistungsentwicklung.

Die Anzahl der **Unfälle mit Personenschaden** verringerte sich auf allen Straßen insgesamt auf 37.955 (- 6,6 %). Die Anzahl der Verletzten ging bei diesen Unfällen auf 49.105 (- 7,8 %) zurück. Bei Verkehrsunfällen getötet wurden 551 Personen (- 11,7 %), davon außerorts 420 (- 9,9%). Auf den Autobahnen des Landes wurden 2.058 Personenschadensunfälle registriert (- 8,3 %), bei Verkehrsunfällen getötet wurden dort 51 Personen, das waren 9 Getötete weniger als 2007.

Die **Unfallraten** der Personenschadensunfälle verringerten sich auf den betrachteten Straßen insgesamt um 11,7 % von 222 auf 196 Unfälle je Mrd.Kfzkm.

Der **Kfz-Bestand** (ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge) erhöhte sich um 0,8 % auf 6,868 Mio. Fahrzeuge zum 31.12.2008.

Außerorts	Durchschnittlicher täglicher Verkehr Kfz/24h		Jahresfahrleistung		Unfälle mit Personenschaden		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden je Mrd.Kfzkm	
	08/07		Mrd.Kfzkm	08/07	Anzahl	08/07	je Mrd.Kfzkm	08/07
Autobahnen	59 190	+ 0,6 %	22,508	+ 0,9 %	2 058	- 8,3 %	91	- 9,1 %
Bundesstraßen	13 610	- 0,5 %	17,753	- 0,7 %	3 699	- 13,0 %	208	- 12,4 %
Landesstraßen	4 800	- 0,3 %	13,324	+ 0,3 %	4 022	- 12,5 %	302	- 12,7 %
Kreisstraßen	2 433	- 0,4 %	8,219	- 0,8 %	2 336	- 10,5 %	284	- 9,8 %



2 Verkehr

2.1 Kfz-BESTAND

Der **Kfz-Bestand** (Kfz mit amtlichem Kennzeichen) hat in Baden-Württemberg 2008 weiterhin zugenommen. Am Jahresende waren 6,868 Mio. Kraftfahrzeuge registriert, das bedeutet gegenüber dem 31.12.07 einen Anstieg um 0,8 %. Damit lag der Zuwachs geringfügig höher als im Vorjahr (2007/2006: +0,5 %) aber immer noch deutlich unter der Entwicklung der Jahre 2000 und 2001 als der Kfz-Bestand noch um 3,8 % bzw. 2,0 % angestiegen war. Der Anteil der in Baden-Württemberg zugelassenen Kfz am bundesweiten Kfz-Bestand betrug am 31.12.2008 knapp 14 %. Mit + 0,6 % ist die Kfz-Bestandsentwicklung im Bundesgebiet etwas schwächer verlaufen als in Baden-Württemberg.

Der **Pkw-Bestand** in Baden-Württemberg betrug am 31.12.2008 5,664 Mio. Fahrzeuge, das waren 82,5 % des Kfz-Bestandes in Baden-Württemberg und 13,7 % des Pkw-Bestandes im Bundesgebiet. Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Pkw betrug in Baden-Württemberg 31,1 %, im Bundesgebiet 32,0 %. 4,8 % des baden-württembergischen Pkw-Bestandes waren Cabrios, bundesweit betrug dieser Anteil 4,0 %.

Mit 54,4 % bzw. 54,1 % unterschieden sich die Anteile der Pkw in der mittleren Hubraumklasse von 1.400 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 über 30 % deutlich höher als in Baden-Württemberg mit 27,1 %. Umgekehrt waren die Verhältnisse dementsprechend bei den hubraumstärkeren Pkw mit 2.000 ccm und mehr. Ihr Anteil war im Bundesgebiet mit 15,6 % niedriger als in Baden-Württemberg, wo 18,5 % der zugelassenen Pkw am 31.12.2008 in die hubraumstarke Klasse fielen. Zwischen 2000 und 2005 ist der Anteil der Pkw in dieser Hubraumklasse in Baden-Württemberg von 17,7 % auf 19,2 % stetig angestiegen. Seit 2006 ist eine rückläufige Entwicklung zu beobachten.

TABELLE 2: KRAFTFAHRZEUGBESTÄNDE AM 31.12.2008 UND VERÄNDERUNGEN ZU 2007

Baden-Württemberg	K F Z	P K W	N F Z ¹⁾	K R A D
Bestand 2008	6 867 506	5 663 963	656 666	546 877
Veränderung 2008/2007	+ 0,8 %	+ 0,6 %	+ 0,8 %	+ 2,9 %
Anteil am Bundesgebiet	13,8 %	13,7 %	14,2 %	14,9 %
Bundesgebiet				
Bestand 2008	49 602 623	41 321 171	4 622 862	3 658 590
Veränderung 2008/2007	+ 0,6 %	+ 0,3 %	+ 0,9 %	+ 2,6 %

Der Bestand an **Nutzfahrzeugen¹⁾** betrug am 31.12.2008 in Baden-Württemberg 656.666 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 (321.837; 49,0 %) gefolgt von den Lastkraftwagen (278.813; 42,5 %).

Der Bestand an **Krafträdern** betrug am 31.12.2008 in Baden-Württemberg 546.877 Fahrzeuge, das waren 8,0 % 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 lag damit nur unwesentlich über dem entsprechenden Anteil im Bundesgebiet (13,8 %).

Die **Kraftfahrzeugdichte** betrug in Baden-Württemberg 639 Kfz/1.000 Einwohner. Sie lag damit um 6,0 % über dem entsprechenden Wert im Bundesgebiet von 603. Der Regierungsbezirk mit der höchsten Kfz-Dichte war Tübingen mit 673 Kfz/1.000 Einwohner gefolgt von den Regierungsbezirken Stuttgart mit 646, Freiburg mit 635 und Karlsruhe mit 609 Kraftfahrzeugen auf 1.000 Einwohner. Unter den Kreisen und kreisfreien Städten hatte der Hohenlohekreis mit 786 Kfz pro 1.000 Einwohner die höchste Dichte. Die niedrigste Dichte wurde vom Kraffahrtsbundesamt für die Stadt Heidelberg mit 426 Kfz/1.000 Einwohner ausgewiesen.

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



TABELLE 3

Hubraumklasse	Anteile an Pkw gesamt	
	BW	Bundesgebiet
weniger als 1400 ccm	27,1 %	30,3 %
1400 bis < 2000 ccm	54,4 %	54,1 %
2000 ccm und mehr	18,5 %	15,6 %

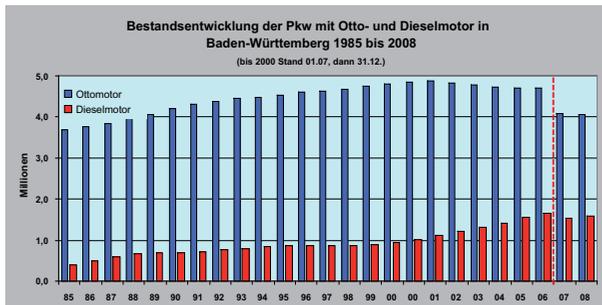
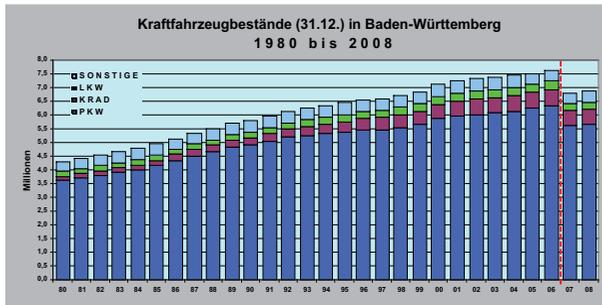
Bestandsentwicklung in Baden-Württemberg 1980 bis 2008

Wegen einer im März 2007 vollzogenen Umstellung der **Bestandsstatistik**²⁾ 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 Krädern von 114 Tsd. 1980 auf 590 Tsd. (+ 418 %). Der Pkw-Bestand erhöhte sich in den vergangenen 26 Jahren um 74,0%, sein Anteil am Kfz-Bestand insgesamt betrug Ende 2006 83,2%. Der Lkw-Bestand erhöhte sich seit 1980 um 61,8%.

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 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 % (2008: 28,0 %).

Durch Gas angetrieben wurden Ende 2008 25.717 Pkw. Der Bestand dieser Fahrzeuge hat sich gegenüber dem Vorjahr mit + 89 % nahezu verdoppelt, dennoch ist sein Anteil am Pkw-Bestand des Landes mit 0,5 % recht gering (2007: 0,2 %).



²⁾ 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 „Außenbetriebsetzungen“. 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.

2.2 DURCHSCHNITTLICHE TÄGLICHE VERKEHRSSTÄRKEN (DTV)

Die Berechnungen zur Verkehrsentwicklung 2008/2007 basieren auf der Datenauswertung von mehr als 140 in Baden-Württemberg betriebenen automatischen Dauerzählstellen. Von 33 Zählgeräten auf Autobahnen, 70 auf Bundes- und 43 auf Landesstraßen liegen zur Ermittlung der DTV-Werte weitgehend vollständige und plausible Daten vor. Aus diesen Einzel-DTV-Werten werden je Straßenklasse monatlich und jährlich durchschnittliche Veränderungsraten berechnet, mit denen die straßenklassenspezifischen DTV-Werte der flächendeckenden Straßenverkehrszählung 2005 fortgeschrieben werden (www.svz-bw.de).

Nach diesen Berechnungen ergaben sich für den **Kfz-Verkehr** 2008 auf den freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs folgende DTV-Werte und Veränderungen gegenüber 2007:

TABELLE 4

	DTV (Kfz/24h)	VERÄNDERUNGEN 2008/2007	
BAB	59 190	+ 370	+ 0,6%
B	13 610	- 65	- 0,5%
L	4 800	- 15	- 0,3%
K	2 433	- 10	- 0,4%

Auf den Autobahnen des Landes gab es 2008 im Vergleich zum Vorjahr einen leichten Verkehrszuwachs, auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen war der Verkehr leicht rückläufig.

An den Werktagen Montag-Freitag war die Entwicklung ähnlich wie an allen Tagen des Jahres. An den Sonn- und Feiertagen wurde für die Autobahn nahezu Stagnation ermittelt, an den übrigen hier betrachteten Straßen ging der Verkehr mit - 1,3 % (B) bzw. - 2,0 % (L, K) deutlich zurück.

TABELLE 5: VERÄNDERUNGEN DER DTV-WERTE 2008/2007

	Sonn-/Feiertage	Montag-Freitag
BAB	+ 0,2 %	+ 0,6 %
B	- 1,3 %	- 0,6 %
L, K	- 2,0 %	- 0,4 %

Auch der **Schwerverkehr** (SV, Kfz>3,5 t zul. Gesamtgewicht) nahm 2008 nur auf den Autobahnen leicht zu. Auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen war die Entwicklung – wie beim Gesamtverkehr – rückläufig.

TABELLE 6

	DTV-SV (Kfz/24h)	2008/2007	Anteil
BAB	9 350	+ 0,5 %	15,8 %
B	1 053	- 0,5 %	7,7 %
L	271	- 0,7 %	5,6 %
K	139	- 0,7 %	5,7 %

Hochbelastete Streckenabschnitte

Der **höchstbelastete Autobahnabschnitt** lag 2008 wie in den Vorjahren auf der A 8 zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und dem Autobahnkreuz Stuttgart mit einem jahrestäglichen durchschnittlichen Verkehr von mehr als 141.000 Kfz/24h (Schätzwert). Es folgten die A 5 nördlich des Autobahndreiecks Karlsruhe mit 131.550, die A 81 südlich des Autobahnkreuzes Stuttgart mit 124.600 und die A 6 bei Neckarsulm mit 92.320 Kfz/24h.



Die zwei **höchstbelasteten Bundesstraßenabschnitte** lagen 2008 mit jeweils über 70.000 Kfz/24h auf der B 10: Stuttgart – Zuffenhausen (71.560) und Stuttgart – Hedelfingen (70.270). Es folgten die Zählstellen Echterdingen auf der B 27 mit 68.360 und noch einmal die B 10 an der Zählstelle Plochingen mit 67.530 Kfz/24h.



Kfz-Verkehrsentwicklung 2008/2007 in einzelnen Bundesländern

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

	BAB	B	L
Baden-Württemberg	+0,6 %	-0,5 %	-0,3 %
Bayern	-1,0 %	-0,5 %	-0,2 %
Niedersachsen	-0,9 %	-1,3 %	
Nordrhein-Westfalen	-0,7 %	-0,9 %	-1,2 %
Sachsen	-1,1 %	-2,5 %	-2,8 %

Dem leichten Verkehrszuwachs auf den **Autobahnen** in Baden-Württemberg stehen Verkehrsabnahmen in den anderen hier aufgeführten Ländern von rd. 1 % gegenüber. Auch auf den Bundes- und Landesstraßen der anderen Länder fiel die Entwicklung überwiegend noch schwächer aus als in Baden-Württemberg. Die deutlichsten Verkehrsrückgänge wurden für Sachsen ermittelt.

Langfristige DTV-Entwicklung in Baden-Württemberg

Zwischen 1980 und 2008 ist der Verkehr auf den Autobahnen um 67,7 % von 35.296 auf 59.190 Kfz/24h gestiegen, auf den Bundesstraßen um 62,6 % von 8.371 auf 13.610 Kfz/24h, auf den Landesstraßen um 59,2 % von 3.015 auf 4.800 Kfz/24h und auf den Kreisstraßen um 67,0 % von 1.457 auf 2.433 Kfz/24h.

Die Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken seit 1980 ist durch einen flachen Anstieg bis 1985, danach durch einen steilen Anstieg bis 1991 und danach durch wiederum relativ geringe Zunahmen gekennzeichnet, die sich auf den Bundesautobahnen zwischen 1997 und 2004 wieder etwas verstärkt haben. 2005 war die Entwicklung auf den Autobahnen erstmals in den vergangenen 25 Jahren rückläufig, 2006 bis 2008 sind wieder Anstiege 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 2008 verringerte sich der mittlere jährliche Zuwachs auf Werte zwischen 0,8 % (L-Str.) und 1,2 % (K-Str.).

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 2008 mehr als 22 Mrd. Kfzkm zurückgelegt.

Damit wurden auf den Autobahnen auch 2008 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 2008 von

TABELLE 8

	Netzlänge [km]	Veränderung 2008/2007	Fahrleistung [Mrd.Kfzkm]	Veränderung 2008/2007
Autobahnen	1 039	+ 0,0%	22.508	+ 0,9 %
Bundesstraßen	3 564	- 0,5%	17.753	- 0,7 %
Landesstraßen	7 584	+ 0,3%	13.324	+ 0,3 %
Kreisstraßen	9 230	- 0,6%	8.219	- 0,8 %
BAB+B+L+K	21 417	- 0,3%	61.804	+ 0,1 %

allen Kraftfahrzeugen 61,8 Mrd. Kfzkm zurückgelegt. Das sind gegenüber dem Vorjahr 0,1 % und gegenüber 1980 rd. 70 % mehr. Auf den Autobahnen hat sich die Fahrleistung seit 1980 um 95,6 % erhöht. Der BAB-Fahrleistungsanteil im Jahr 2008 betrug 36,4 %. Der Längenanteil am Außerortsnetz der BAB, B-, L- und K-Straßen betrug dagegen nur 4,9 %. Bei den Kreisstraßen waren die Verhältnisse umgekehrt: Einem nur geringen Fahrleistungsanteil von 13,4 % stand ein Längenanteil von 43,1 % 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.

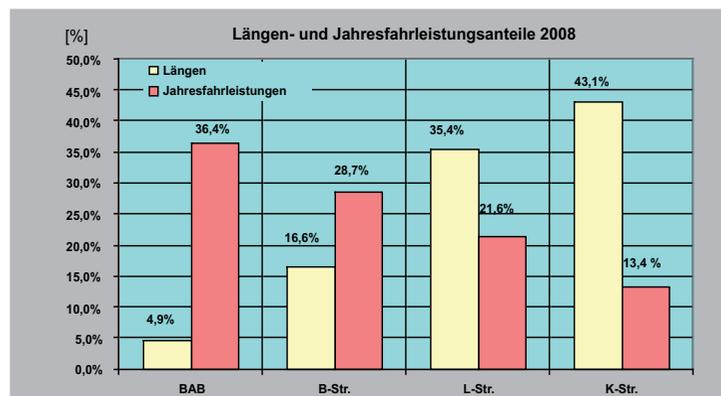
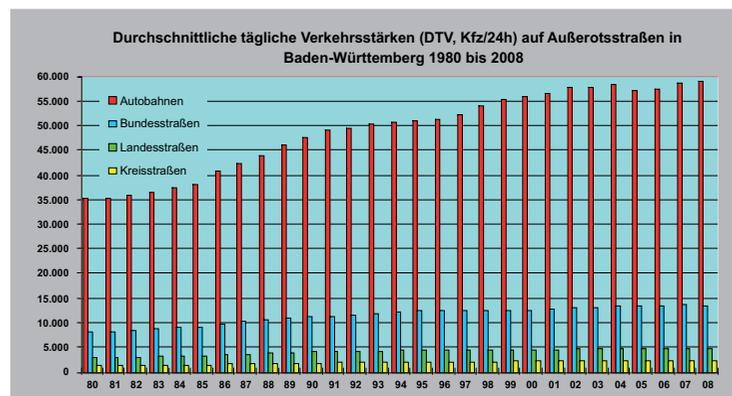
Bei den Zählungen handelte es sich anfangs noch um eine Kombination aus manuellen 7-bis 16-Stunden-Zählungen an 8 Zähltagen pro Jahr und automatischen

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.

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 2008 wurden folgende durchschnittliche tägliche 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
Frankreich	136 336	114 214	1 785	1 048	517	5 505	2 204	2 185	8 878
2007/2006	- 3,3 %	- 3,3 %	- 5,0 %	- 2,7 %	+ 3,0 %	- 0,9 %	- 18,7 %	- 11,2 %	+ 0,0 %
Schweiz	247 182	221 639	5 159	1 165	840	8 766	2 823	1 960	4 830
2007/2006	+ 3,8 %	+ 4,0 %	+ 0,4 %	+ 6,7 %	+ 3,7 %	+ 6,8 %	- 12,7 %	- 3,3 %	+ 6,8 %

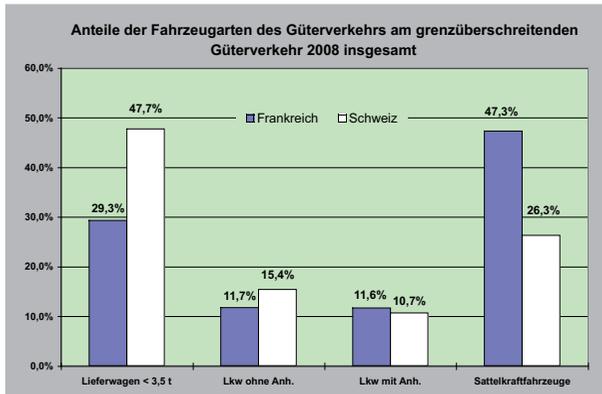
Der durchschnittliche **tägliche Kfz-Verkehr** entwickelte sich an den Grenzübergängen nach Frankreich (- 3,3 %) und zur Schweiz (+ 3,8 %) mit einem Zuwachs von insgesamt 1,1 % stärker als im Gesamtnetz des Landes.

Der **Personenverkehr** mit Frankreich hat sich bei den Pkw gegenüber 2007 um 3,3 %, bei den Krädern um 5,0 % und bei den Pkw mit Anhängern um 2,7 % verringert. Bei den Bussen hat er um 3,0 % zugenommen. An den Grenzübergängen zur Schweiz hat sich der Personenverkehr bei allen Fahrzeugarten erhöht, mit besonders starkem Zuwachs von 6,7 % bei den Pkw mit Anhängern. Bei den Krädern fiel der Zuwachs mit nur 0,4 % am geringsten aus.

Der **schwere Güterverkehr (SGV)** mit Fahrzeugen über 3,5 t zuzul. Gesamtgewicht (Lkw > 3,5 t ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge) nahm sowohl an der Grenze mit Frankreich als auch mit der Schweiz ab. An den Übergängen nach Frankreich lagen die Veränderungen je nach Fahrzeugart zwischen 0,0 % und - 16,7 % (zusammen - 5,1 %). An den Grenzen zur Schweiz wurde bei den Sattelkraftfahrzeugen wieder ein

deutlicher Zuwachs (+ 6,8 %) registriert. Bereits in den vergangenen drei Jahren hatte diese Fahrzeugart mit Werten zwischen + 10 % (2007/2006) und + 17 % (2005/2004) starke Zunahmen im grenzüberschreitenden Verkehr verzeichnet. Aufgrund der rückläufigen Entwicklung bei den Lkw (mit und ohne Anhänger) ergab sich 2008 für den SGV insgesamt im Grenzverkehr mit der Schweiz ein Rückgang von 1,8 %.

Der **leichte Güterverkehr** mit Fahrzeugen bis zu 3,5 t zuzul. Gesamtgewicht (Lieferwagen) hat an den Grenzen mit Frankreich um knapp 1 % abgenommen und an denen mit der Schweiz um rd. 7 % zugenommen. Der Anteil der Lieferwagen am Güterverkehr insgesamt betrug an den französischen Grenzübergängen 29 %, an den Übergängen zur Schweiz 48 %.



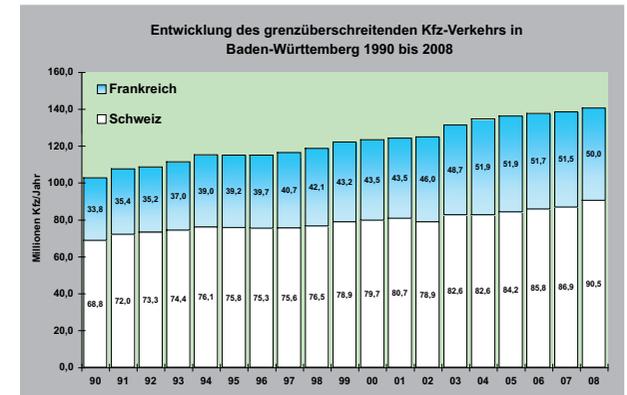
Höchstbelastete Grenzübergänge

Der mit Abstand höchstbelastete Grenzübergang zwischen **Frankreich** und Baden-Württemberg war die Europabrücke bei Kehl (B 28). Mit 31.075 Kfz/24h wurde dort 2008 fast 23 % des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs mit Frankreich abgewickelt. Spitzentag war Samstag der 29.03. mit 42.786 Kfz. Der höchste Stundenwert wurde auf der Europabrücke mit 3.930 Kfz zwischen 15 und 16 Uhr am 02.02. registriert. Hochbelastete Übergänge waren weiterhin Weil-Palmrainbrücke (B 532) mit rd. 16.780 Kfz/24h und einem Anteil von rd. 12 % am Grenzverkehr mit Frankreich. Es folgten Iffezheim (B 500) mit fast 16.000 Kfz/24h (An-teil 11,6 %) und Breisach (B 31) mit 14.160 Kfz/24h (Anteil 11,4 %). Der Autobahnübergang Neuenburg (A 5) lag mit 13.460 Kfz/24h (Anteil 9,9 %) erst an fünfter Stelle.

Von den Grenzübergängen zwischen Baden-Württemberg und der **Schweiz** war der BAB-Übergang Weil am Rhein (A 5) mit rd. 28.070 Kfz/24h weiterhin der höchstbelastete. Hier wurden mehr als 11 % des Grenzverkehrs mit der Schweiz abgewickelt. Spitzentag war Freitag der 18.07. mit 42.635 Kraftfahrzeugen. Die Spitzenstunde war am Samstag den 15.03. mit 3.405 Kfz zwischen 12 und 13 Uhr. Die zweithöchste Belastung hatte Rheinfelden (A 861) mit 16.740 Kfz/24h (Anteil 6,8 %) gefolgt von Lörrach-Stetten (B 317) mit 16.510 Kfz/24h (Anteil: 6,7 %) und der Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (B 33n) mit 13.550 Kfz/24h (Anteil: 5,5 %). Mit 13.110 Kfz/24h (Anteil 5,3 %) folgten der Grenzübergang Bietingen (B 34) und mit 12.060 Kfz/24h (Anteil 4,9 %) der Übergang Weil-Friedlingen (B 317).

Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr 1990 bis 2008

Im Jahr 2008 haben insgesamt 140,5 Millionen Kraftfahrzeuge die Grenzen des Landes nach Frankreich und zur Schweiz passiert, davon 50,0 Millionen (35,6 %) die französischen, 90,5 Millionen (64,4 %) die schweizer Grenzen. Seit 1990 (Beginn der systematischen Erhebungen) ist der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr insgesamt um fast 37 % gestiegen, mit Frankreich um 48,0 %, mit der Schweiz um 31,5 %. Seit Inkrafttreten des Schengener Abkommens (1992) nahm der grenzüberschreitende Verkehr insgesamt um 29,5 % zu, zwischen Frankreich und Baden-Württemberg betrug der Zuwachs 42,1 %, zwischen der Schweiz und Baden-Württemberg 23,4 %. Die Fahrleistung auf den Außerortsstraßen (BAB, B, L, K) des Landes insgesamt ist in diesem Zeitraum um 16,9 % angestiegen.



3 Unfallgeschehen

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

3.1 UNFALLSITUATION 2008/2007

Bei der Unfallaufnahme wird von der Polizei nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden³⁾ und Unfällen mit Personenschaden differenziert. Die Entwicklung 2008 ist bei den hier betrachteten Unfallkategorien und Straßengruppen erfreulicherweise rückläufig (ausgenommen Sachschadensunfälle).

Auf allen Straßen des Landes wurden insgesamt 255.374 Straßenverkehrsunfälle registriert. Dies ist im Vergleich zu 2007 (254.645) ein Anstieg von 0,3 %. Die Unfälle mit Sachschaden erhöhten sich um 1,6 % auf 217.419 (2007: 214.011).

Die **Zahl der Unfälle mit Personenschaden** verringerte sich um 6,6 % auf 37.955. Die Zahl der bei diesen Unfällen insgesamt verletzten Personen ging um 7,8 % auf 49.105 zurück (Leichtverletzte: 39.814 - 7,6 %, Schwerverletzte: 9.291 - 8,7 %). Bei den getöteten Verkehrsteilnehmern war die Entwicklung ebenfalls deutlich rückläufig: Mit 551 lag die Zahl um 11,7 % unter der des Vorjahres und damit gleichzeitig unter dem bisherigen Tiefststand von 624.

Innerorts (einschl. Gemeindestraßen) verringerte sich 2008 die Anzahl Getöteter um 17,1 % auf 131.

Außerorts sank die Anzahl Getöteter um 9,9 % auf 420.

TABELLE 10: UNFÄLLE UND VERUNGLÜCKTE 2008 IN BADEN-WÜRTTEMBERG UND VERÄNDERUNGEN 2008/2007

	Unfälle mit Personenschaden	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete
Alle Straßen	37 955 - 6,6 %	39 814 - 7,6 %	9 291 - 8,7 %	551 - 11,7 %
davon				
innerorts	24 397 - 3,3 %	24 917 - 4,5 %	4 702 - 3,7 %	131 - 17,1 %
außerorts	13 558 - 12,0 %	14 897 - 12,4 %	4 589 - 13,3 %	420 - 9,9 %
darunter				
Autobahnen	2 058 - 8,3 %	2 675 - 8,3 %	518 - 14,5 %	51 - 15,0 %
übrige Straßen	11 500 - 12,7 %	12 222 - 13,3 %	4 071 - 13,1 %	369 - 9,1 %
darunter				
Bundesstraßen	3 699 - 13,0 %	4 420 - 14,1 %	1 190 - 13,3 %	138 - 4,2 %
Landesstraßen	4 022 - 12,5 %	4 230 - 14,5 %	1 440 - 14,5 %	128 - 14,1 %
Kreisstraßen	2 336 - 10,5 %	2 365 - 6,1 %	864 - 13,1 %	74 - 9,8 %
Gemeindestraßen	1 443 - 15,5 %	1 207 - 18,8 %	577 - 8,7 %	29 - 6,5 %

Auch auf den **Autobahnen** waren die Zahlen 2008 in allen Unfallkategorien rückläufig. Getötet wurden dort bei Verkehrsunfällen 51 Personen, das waren 9 (- 15,0 %) weniger als im Jahr 2007.

Auf den **übrigen Außerortsstraßen** hat sich die Anzahl der Personenschadensunfälle insgesamt um 12,7 % verringert. Bei den Verletzten gab es einen Rückgang von 13,2 % auf 16.293, die Anzahl der Getöteten sank um 9,1 % auf 369. Betrachtet man die Entwicklung bei der Anzahl Getöteter differenziert nach Straßengruppen außerorts, zeigt sich die deutlichste prozentuale Abnahme bei den Landesstraßen (- 21 Personen, - 14,1 %). Auf den Kreisstraßen wurden 74 Personen getötet, das waren 8 weniger (- 9,8 %) als im Vorjahr. Mit 138 hat sich die Anzahl getöteter Personen auf Bundesstraßen um 6 oder 4,2 % verringert. Auf den Gemeindestraßen wurden mit 29 Verkehrsteilnehmern 2 Personen weniger getötet als 2007.

Im **Bundesgebiet** ging die Anzahl der Personenschadensunfälle nach vorläufigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes um 4,8 % auf 319.800 zurück. Die Zahl der Getöteten verringerte sich um 9,7 % auf 4.467. Damit wurde 2008 – zum zweiten Mal in Folge – die geringste Anzahl Verkehrstoter seit Einführung der Statistik im Jahr 1953 registriert.

3.2 LANGFRISTIGE UNFALLENTWICKLUNG 1970 BIS 2008

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 2008 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 37.955 lag die Zahl dieser Unfälle 2008 knapp 30 % unter der bisherigen Höchstzahl von 54.008 aus dem Jahre 1978, und nur noch um 0,5 % (Vorjahr 7,6 %) über dem Tiefststand des Jahres 1996.

Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen **verunglückten** Personen ging zwischen 1970 und 2008 von 77.410 auf 49.656 um 35,9 % zurück. Bei den Getöteten war der Rückgang seit 1970 am stärksten. Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer betrug 2008 mit 551 Personen nur noch ein Fünftel der 1970 getöteten.

TABELLE 11

	2008	1970	2008/70
Getötete	551	2 798	- 80,3%
Schwerverletzte	9 291	22 822	- 59,3%
Leichtverletzte	39 814	51 790	- 23,1%

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. 2008 waren es mit 245 bzw. 15 deutlich weniger.

TABELLE 12: UNFALLRATEN (UNFÄLLE JE MRD.KFZKM) 2008 AUSSERORTS UND VERÄNDERUNGEN ZU 2007

	Autobahnen	Bundesstraßen	Landesstraßen	Kreisstraßen
Unfälle mit Personenschaden	91 - 9,1%	208 - 12,4%	302 - 12,7%	284 - 9,8%
Verletzte	142 - 10,2%	316 - 13,3%	426 - 15,7%	393 - 7,4%
Getötete	2 - 15,8%	8 - 3,5%	10 - 14,3%	9 - 9,1%

3.3 UNFALLRATEN

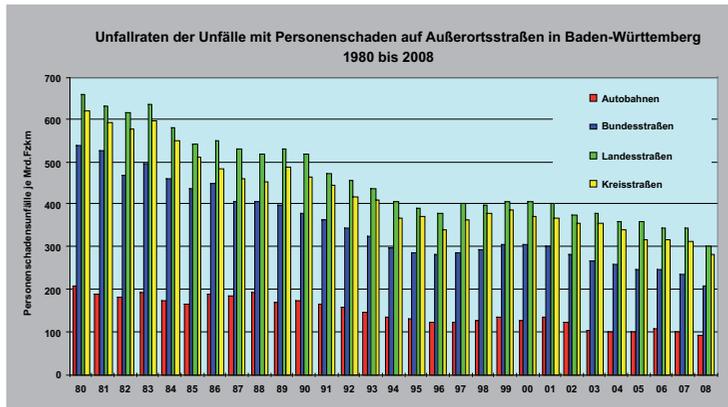
Die Unfallraten, also die auf die Kfz-Fahrleistung bezogenen Unfallzahlen, ermöglichen einen objektiven Vergleich der Verkehrssicherheit der einzelnen Straßengruppen untereinander. Die niedrigsten **Raten der Unfälle mit Personenschaden** wurden auch 2008 wieder für die Autobahnen ermittelt (91 Unfälle mit Personenschaden je Mrd.Kfzkm). Am höchsten waren die Unfallraten auf den Landesstraßen (302), gefolgt von den Kreisstraßen (284) und den Bundesstraßen (208). Auf allen Straßengruppen haben sich die Unfallraten gegenüber 2007 deutlich verringert, am stärksten war der Rückgang mit - 12,7 % auf den Landesstraßen.

Die **Verletztenraten** waren auf den hier betrachteten Straßen ebenfalls rückläufig, am stärksten war der Rückgang mit - 15,7 % auch hier auf den Landesstraßen.

Ähnlich verlief auch die Entwicklung der **Getötetenraten**. Auf den Autobahnen gingen sie 2008 um fast 16 % zurück, auf den Landesstraßen verringerten sie sich um 14,3 % und auf den Kreisstraßen um 9,1 %. Auf den Bundesstraßen fiel der Rückgang mit - 3,5 % etwas geringer aus.

Die Zahlen zeigen, dass die Autobahnen auch 2008 wieder deutlich sicherer waren als die übrigen Außerortsstraßen.





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

	2008/00	2008/90	2008/80
BAB	- 27,6 %	- 47,8 %	- 56,5 %
B	- 32,4 %	- 45,4 %	- 61,4 %
L	- 26,0 %	- 42,0 %	- 54,4 %
K	- 23,7 %	- 39,2 %	- 54,3 %

3.4 UNFALLURSACHEN

Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden waren 2008 (Anteile des Vorjahres in Klammern):

- Fehler der Fahrer von Kraftfahrzeugen: Sie verursachten innerorts 78,7 % (78,6 %), außerorts 92,1 % (92,2 %) aller Personenschadensunfälle:

Fahrer von	Innerorts [%]		Außerorts [%]	
	2008	2007	2008	2007
Pkw	64,4	63,8	71,8	70,5
Krädern	7,4	7,6	9,9	10,8
Lkw	5,3	5,5	8,7	9,2
anderen Kfz	2,1	2,1	1,8	1,8



- Radfahrer verursachten innerorts 15,6 % (15,8 %), außerorts 5,9 % (6,0 %),
- Fußgänger innerorts 4,5 % (4,5 %) und außerorts 0,8 % (0,7 %) der Personenschadensunfälle.
- Schlechte Straßenverhältnisse haben innerorts 3,5 % (2,6 %) und außerorts 10,1 % (8,4 %) 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 2008 – nach Ortslagen getrennt – unterschiedlich (Vorjahreszahlen in Klammern):

Innerorts überwogen

- Missachten der Vorfahrt: 22,7 % (23,3 %),
- Abbiegen, Wenden, Einbiegen: 21,3 % (21,5 %),
- zu geringer Abstand: 15,3 % (15,5 %),
- nicht angepasste Geschwindigkeit: 13,1 % (14,1 %),
- Alkohol: 6,2 % (6,2 %),
- falsche Straßenbenutzung: 4,6 % (4,8 %),
- Überholen: 3,3 % (3,2 %).

Außerorts überwogen

- Geschwindigkeit: 37,3 % (38,7 %),
- zu geringer Abstand 15,6 % (15,7 %),
- Missachten der Vorfahrt: 14,8 % (13,6 %),
- Überholen: 8,9 % (8,2 %),
- Ab-, Einbiegen, Wenden: 7,1 % (7,4 %),
- Alkohol: 7,1 % (6,7 %).

Neben dem „Missachten der Vorfahrt“ gehörte 2008 „zu geringer Abstand“ sowohl innerorts als auch außerorts zu den häufigsten fahrerbedingten Fehlern, die zu Personenschadensunfällen führten. Obwohl außerorts der Anteil der Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ weiter zurückgegangen ist, ist dies auf den Außerortsstraßen immer noch das mit Abstand häufigste Fehlverhalten von Fahrern, welches zu Personenschadensunfällen führt.

Von noch größerer Bedeutung ist die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ bei den Getöteten: Für 281 (51 %) im Jahr 2008 tödlich verunglückte Verkehrsteilnehmer war ursächlich die Geschwindigkeit verantwortlich.

Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge waren 2008 beteiligt (Vorjahreszahlen in Klammern):

	innerorts (%)	außerorts (%)
Pkw-Fahrer	39,1 (43,7)	66,5 (61,9)
Krad-Fahrer	9,4 (12,6)	16,9 (18,4)
Lkw-Fahrer	14,1 (11,3)	7,8 (9,8)
Busfahrer	0,8 (0,7)	0,0 (0,5)
Radfahrer	18,0 (13,9)	2,9 (3,7)
Fußgänger	16,4 (13,9)	4,2 (2,8)

Auf den Autobahnen waren Pkw-Fahrer zu 55,1 % (55,6 %), Lkw-Fahrer zu 28,6 % (37,0 %), Fußgänger zu 8,2 % (0,0 %) und Kradfahrer zu 4,1 % (5,6 %) an Unfällen mit Getöteten beteiligt.





Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme
Die Anzahl **Verunglückter** (Verletzte und Getötete) insgesamt hat sich 2008 gegenüber dem Vorjahr mit einem Rückgang von 7,9 % auf 49.656 Verkehrsteilnehmer verringert. Je nach Art der Verkehrsteilnahme war die Entwicklung unterschiedlich: Bei den Pkw- und Lkw-Insassen, bei Motorradfahrern, Radfahrern und Fußgängern ist die Anzahl Verletzter gegenüber 2007 zurückgegangen. Besonders deutlich war der Rückgang mit - 20,4 % bei den Motorradfahrern. Völlig anders verlief die Entwicklung bei den verunglückten Mofa- und Mopedfahrern. Deren Anzahl erhöhte sich gegenüber 2007 um fast 18 %. Diese Gruppe hatte in Baden-Württemberg in den vergangenen drei Jahren jeweils den höchsten Anstieg bei den Verunglückten zu verzeichnen:

2006/2005: + 8,1 %,
2007/2006: + 11,4 %,
2008/2007: + 17,8 %.

TABELLE 16: VERUNGLÜCKTE NACH ART DER VERKEHRSBETEILIGUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2008

	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	08/07	Anteil	Anzahl	08/07	Anteil	Anzahl	08/07	Anteil
Pkw-Insassen	28 303	- 8,8 %	57,6 %	299	- 4,5 %	54,3 %	28 602	- 8,8 %	57,6 %
Lkw-Insassen	1 201	- 14,4 %	2,4 %	15	- 28,6 %	2,7 %	1 216	- 14,6 %	2,4 %
Motorradfahrer	4 355	- 20,3 %	8,9 %	93	- 25,0 %	16,9 %	4 448	- 20,4 %	9,0 %
Mofa-/Mopedfahrer	2 239	18,3 %	4,6 %	12	- 33,3 %	2,2 %	2 251	17,8 %	4,5 %
Radfahrer	8 360	- 4,1 %	17,0 %	51	- 3,8 %	9,3 %	8 411	- 4,1 %	16,9 %
Fußgänger	3 546	- 3,3 %	7,2 %	75	- 5,1 %	13,6 %	3 621	- 3,4 %	7,3 %
Sonstige	1 101	2,9 %	2,2 %	6	- 62,5 %	1,1 %	1 107	1,9 %	2,2 %
Insgesamt	49 105	- 7,8 %	100,0 %	551	- 11,7 %	100,0 %	49 656	- 7,9 %	100,0 %

Während 2005 im Straßenverkehr des Landes 1.586 Mofa- und Mopedfahrer verunglückten, waren es 2008 mit 2.251 über 40 % mehr.

Bei der Anzahl der **Getöteten** ist – nach der Unterbrechung im Jahr 2006 – wie im Vorjahr auch 2008 mit - 11,7 % wieder ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Dieser Rückgang betrifft erfreulicherweise alle Verkehrsteilnehmergruppen.

Die Zahl der **Verletzten** (Schwer- und Leichtverletzte) insgesamt verringerte sich gegenüber 2007 um 7,8 % auf 49.105. Entsprechend der Entwicklung bei den Verunglückten erhöhte sich 2008 auch bei den Verletzten insbesondere die Anzahl zu Schaden gekommener Mofa- und Mopedfahrer (+ 18,3 %). Bei den anderen Verkehrsteilnehmern waren die Entwicklungen – mit Ausnahme der „Sonstigen“ (+ 2,9 %) – rückläufig.

Langfristige Entwicklung

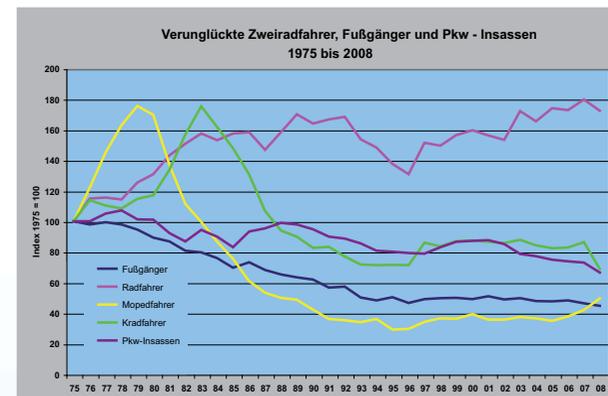
Die Anzahl verunglückter **Pkw-Insassen** war trotz des zwischenzeitlichen Anstiegs Ende der 80er Jahre und der leichten Zuwächse zwischen 1998 bis 2001 insgesamt seit 1975 mit - 33,4 % auf 28.602 rückläufig und lag 2008 um knapp 38 % unter dem Höchststand des Jahres 1978 von damals mehr als 46.000. Die 28.602 verunglückten Pkw-Insassen des Jahres 2008 bedeuten wiederum einen neuen Tiefstand.

Die Zahl der verunglückten **Motorradfahrer** stieg zwischen 1975 und 1983 von 6.462 auf 11.330 und ging dann bis 1996 trotz weiter gestiegener Bestandszahlen kontinuierlich zurück. Von 1996 nach 1997 gab es einen deutlichen Anstieg, in den Folgejahren waren die Veränderungen nur gering. Die Zahl verunglückter Motorradfahrer lag in den einzelnen Jahren jeweils zwischen rd. 5.300 und knapp 5.700 Personen. Der deutliche Rückgang im Jahr 2008 gegenüber dem Vorjahr von 20,4 % auf 4.448 verunglückte Kradfahrer bedeutet einen neuen Tiefstand und – bezogen auf den Höchststand von 1983 – eine Verringerung von rd. 60 %.

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. 2008 wurden 2.251 verunglückte Mofa-/Mopedfahrer registriert. Das waren 17,8 % mehr als im Vorjahr. Obwohl auch 2006 und 2007 die Anzahl verunglückter Mofa- und Mopedfahrer deutlich zugenommen hat, bedeuten die 2.251 Verunglückten in 2008 gegenüber dem Höchststand des Jahres 1979 einen Rückgang von 71,8 %. Gegenüber dem Tiefstand 1995 von 1.330 ist dies aber wieder ein Anstieg von fast 70 %.

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, 2008 waren es mit 3.621 rd. 55 % weniger. Die Zahl lag damit noch unter dem bisherigen Tiefstand aus dem Vorjahr.

Bei den **Radfahrern** gab es – im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsteilnehmern – zwischen 1975 und 1992 fast immer Zuwächse der Verunglückten. Die Anzahl verunglückter Radfahrer stieg in diesem Zeitraum um 68,3% auf 8.216. Bis 1996 ging sie dann zurück und zwar um 22,2 % auf 6.393. In den Jahren danach bis 2002 lag die Anzahl verunglückter Radfahrer zwischen 7.300 und rd. 7.800. Der bisherige Höchststand aus dem vergangenen Jahr (8.774) wurde mit 8.411 verunglückten Radfahrern im Jahr 2008 um 4,1 % unterschritten.

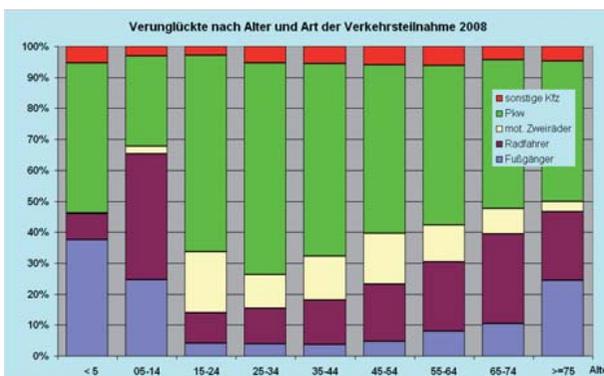




Verunglückte nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung

Von den in Baden-Württemberg im Jahr 2008 verunglückten 59.656 Verkehrsteilnehmern waren 7,7 % unter 15 Jahre alt, 59,3 % lagen in der Altersklasse 15 bis 44 Jahre, 33,0 % 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 (54 %) oder als Fußgänger (38 %).



► Bei den 5- bis 14-Jährigen überwog mit 41 % die Beteiligung als Radfahrer, gefolgt von einer Verkehrsbeteiligung als Kfz-Mitfahrer (32 %).

► Die in den danach folgenden Altersklassen Verunglückten waren überwiegend Fahrer oder Mitfahrer von Pkw, dies gilt mit 74 % insbesondere für die Altersgruppe 19 bis 24. Zwischen 15 und 18 war der Anteil der Personen, die mit motorisierten Zweirädern verunglückten, besonders hoch (45 %). Zwischen 19 und 54 lag er dann je nach Altersgruppe bei 11 % bis 16 %.

► Ab dem 55. Lebensjahr steigt wieder der Anteil der Fußgänger und Radfahrer an den Verunglückten. In der Altersklasse 75 und älter lag er 2008 dann mit zusammen 46,6 % (Fußgänger 24,5 %; Radfahrer (22,1 %) nur rd. 1 Prozentpunkt unter dem Anteil der Pkw-Fahrer oder -Mitfahrer von 45,3 %.

4 Ausblick

Aus den automatischen Dauerzählstellen des Landes liegen Zahlen zur **Verkehrsentwicklung** für die Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes im 1. Halbjahr 2009 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt vor:

	Kfz Mo-So [Kfz/24h]	SGV ⁴⁾ Mo-So [Kfz/24h]
Autobahnen	- 1,0 %	- 13,6 %
Bundesstraßen	- 0,6 %	- 11,4 %
Landesstraßen	- 0,8 %	- 10,0 %

⁴⁾ Im Vergleich zum 1. Halbjahr des Vorjahres zeigen sich deutliche Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf das Verkehrsgeschehen. Während der Kfz-Verkehr insgesamt auf den hier betrachteten Straßen nur leicht rückläufig war, wurden für den schweren Güterverkehr erhebliche Verkehrsrückgänge von 10 % und mehr ermittelt. Zahlen des Statistischen Bundesamtes (Pressemitteilung Nr. 319) weisen für das deutsche Schienennetz im 1. Halbjahr 2009 sogar einen Rückgang der Gütertransporte von rd. 22 % aus.

Endgültige Zahlen zur Unfallentwicklung auf den Straßen des Landes insgesamt lagen bei Redaktionsschluss für das 1. Quartal 2009 im Vergleich zum Vorjahresquartal wie folgt vor:

Unfälle mit Personenschaden	- 18,2 %
Getötete	- 29,6 %
Schwerverletzte	- 21,8 %
Leichtverletzte	- 15,5 %

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.

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

QUELLEN

Regierungspräsidium Tübingen, Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg, Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg, Ergebnisse Jahr 2008. Internet: <http://www.svz-bw.de>

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, Die Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 2008

Krafftahrt – 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 2008. Internet: <http://www.mbv.nrw.de>

Autobahndirektion Südbayern, München

Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Dresden, Automatische Straßenverkehrszählungen in Sachsen, Januar – Dezember 2008

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Hannover, Straßenverkehr in Niedersachsen, Ergebnisse automatischer Dauerzählungen an den Bundesfernstraßen, Jahr 2008





www.svz-bw.de



Baden-Württemberg