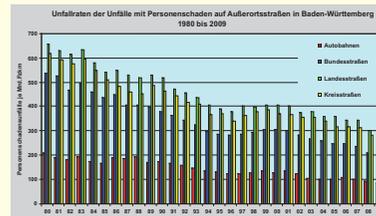
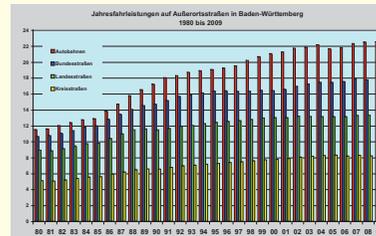




Straßenverkehr in Baden-Württemberg

 Jahresvergleich 2009/2008



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 2009/2008 12

3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2009 13

3.3 Unfallraten 13

3.4 Unfallursachen 14

4 Ausblick **18**

Quellen 19

Verteilerhinweise 19

Impressum

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

Bearbeitung:
 Büro für angewandte Statistik
 Prämienstraße 19
 52076 Aachen

August 2010

Fotografie und Gestaltung:
 Maerzke Grafik Design, Leonberg

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

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

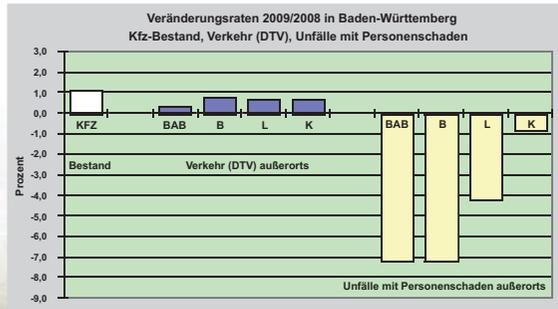
Regierungspräsidium Tübingen
 Abt. 9, Landesstelle für Straßentechnik
 Heilbronner Straße 300-302
 70469 Stuttgart

August 2010



1 Überblick

Auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes (Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) in Baden-Württemberg hat sich die Verkehrsmenge 2009 gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht. Angestiegen ist auch der Kfz-Bestand. Deutlich rückläufig war die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen insgesamt (inner- und außerorts).



Die Entwicklungen im einzelnen:

Die mittlere Verkehrsbelastung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, DTV) veränderte sich auf den genannten Straßen im Durchschnitt um +0,6. Auf den Autobahnen erhöhte sich der Verkehr um 0,3 %, auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen war der Zuwachs etwas höher.

Auch die **Jahresfahrleistung** lag auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Verkehrs insgesamt mit 62,0 Mrd.Kfzkm um 0,3 % höher als im Vorjahr. Wegen der nur unbedeutenden Änderungen der Straßenlängen liegt der gegenüber der DTV-Entwicklung etwas geringere Anstieg an der unterschiedlichen Anzahl Tage, die 2008 (366 Tage) und 2009 (365) in die Fahrleistungsberechnungen eingegangen sind.

Die Anzahl der **Unfälle mit Personenschaden** verringerte sich auf allen Straßen insgesamt auf 35.922 (- 5,4 %). Die Anzahl der Verletzten ging bei diesen Unfällen auf 46.902 (- 4,5 %) zurück. Bei Verkehrsunfällen getötet wurden 535 Personen (- 2,9 %), davon außerorts 383 (- 8,8%). Auf den Autobahnen des Landes wurden 1.910 Personenschadensunfälle registriert (- 7,2 %), bei Verkehrsunfällen getötet wurden dort 45 Personen, 6 weniger als 2008.

Die **Unfallraten** der Personenschadensunfälle verringerten sich auf den betrachteten Straßen insgesamt um 3,1 % von 196 auf 186 Unfälle je Mrd.Kfzkm.

Der **Kfz-Bestand** (ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge) erhöhte sich um 1,1 % auf 6,944 Mio. Fahrzeuge zum 31.12.2009.

Außerorts	Durchschnittlicher täglicher Verkehr		Jahresfahrleistung		Unfälle mit Personenschaden		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden	
	Kfz/24h	09/08	Mrd.Kfzkm	09/08	Anzahl	09/08	je Mrd.Kfzkm	09/08
Autobahnen	59.390	+ 0,3 %	22.523	+ 0,1 %	1.910	- 7,2 %	85	- 7,3 %
Bundesstraßen	13.720	+ 0,8 %	17.823	+ 0,4 %	3.431	- 7,2 %	193	- 7,6 %
Landesstraßen	4.835	+ 0,7 %	13.412	+ 0,7 %	3.852	- 4,2 %	287	- 4,9 %
Kreisstraßen	2.450	+ 0,7 %	8.255	+ 0,4 %	2.317	- 0,8 %	281	- 1,2 %

2 Verkehr

2.1 KFZ-BESTAND

Der **Kfz-Bestand** (Kfz mit amtlichem Kennzeichen) hat in Baden-Württemberg 2009 weiterhin zugenommen. Am Jahresende waren 6,944 Mio. Kraftfahrzeuge registriert, das bedeutet gegenüber dem 31.12.08 einen Anstieg um 1,1 %. Damit lag der Zuwachs etwas höher als in den beiden Vorjahren (2007/2006: +0,5 %; 2008/2007: +0,8 %) 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 Jahresende 2009 knapp 14 %. Mit + 1,2 % ist die Kfz-Bestandsentwicklung im Bundesgebiet ähnlich verlaufen wie in Baden-Württemberg.

Der **Pkw-Bestand** in Baden-Württemberg betrug am 31.12.2009 5,719 Mio. Fahrzeuge, das waren 82,3 % 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 31,5 % (Vorjahr 31,1 %), im Bundesgebiet 32,4 % (32,0 %). 4,9 % des baden-württembergischen Pkw-Bestandes waren Cabrios (Vorjahr 4,8 %), bundesweit betrug dieser Anteil 4,1 % (4,0 %).

Mit 53,4 % bzw. 53,1 % unterschieden sich die Anteile der Pkw in der mittleren Hubraumklasse von 1.400 ccm bis 2.000 ccm zwischen Baden-Württemberg und dem Bundesgebiet nur geringfügig. In der kleinen Hubraumklasse unter 1.400 ccm lag der Anteil bundesweit mit über 31 % höher als in Baden-Württemberg mit 28,0 %. Umgekehrt waren die Verhältnisse dementsprechend bei den hubraumstärkeren Pkw mit 2.000 ccm und mehr. Ihr Anteil war im Bundesgebiet mit 15,7 % niedriger als in Baden-Württemberg, wo 18,5 % der zugelassenen Pkw am 31.12.2009 in die hubraumstarke Klasse fielen. Der Anteil der kleinen Hubraumklasse ist gegenüber dem Vorjahr sowohl in Baden-Württemberg als auch im Bundesgebiet um rd. 1 Prozentpunkt gestiegen („Abwrackprämie“). In der mittleren Hubraumklasse gingen die Anteile entsprechend zurück, in der Klasse 2000 ccm und mehr gab es nahezu keine Veränderung.

TABELLE 2: KRAFTFAHRZEUGBESTÄNDE AM 31.12.2009 UND VERÄNDERUNGEN ZU 2008

Baden-Württemberg	K F Z	P K W	N F Z ¹⁾	K R A D
Bestand 2009	6.944.460	5.718.717	663.233	562.510
Veränderung 2009/2008	+ 1,1 %	+ 1,0 %	+ 1,0 %	+ 2,9 %
Anteil am Bundesgebiet	13,8 %	13,7 %	14,2 %	15,0 %
Bundesgebiet				
Bestand 2009	50.184.419	41.737.627	4.684.231	3.762.561
Veränderung 2009/2008	+ 1,2 %	+ 1,0 %	+ 1,3 %	+ 2,8 %

Der Bestand an **Nutzfahrzeugen**¹⁾ betrug am 31.12.2009 in Baden-Württemberg 663.233 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 Lastkraftwagen (282.278, 42,6 %) gefolgt von den land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (195.081, 29,4 %).

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

Der Bestand an **Krafträdern** betrug am 31.12.2009 in Baden-Württemberg 562.510 Fahrzeuge, das waren 8,1 % des Kfz-Bestandes des Landes und 15,0 % des Kradbestandes im Bundesgebiet.

Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Krafträder betrug in Baden-Württemberg 13,9 % und entsprach damit dem Anteil im Bundesgebiet (13,8 %).

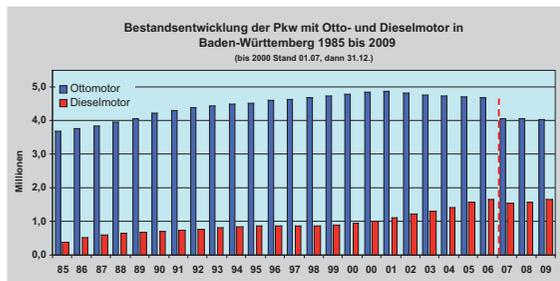
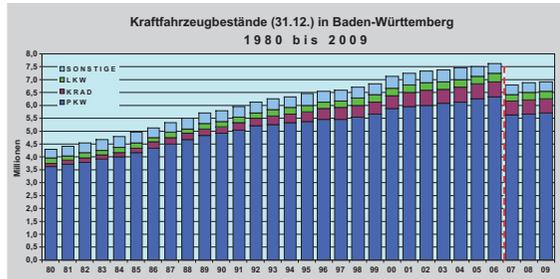
Die **Kraftfahrzeugdichte** betrug in Baden-Württemberg 646 Kfz/1.000 Einwohner. Sie lag damit um 5,6 % über dem entsprechenden Wert im Bundesgebiet von 612. Der Regierungsbezirk mit der höchsten Kfz-Dichte war Tübingen mit 681 Kfz/1.000 Einwohner gefolgt von den Regierungsbezirken Stuttgart mit 653, Freiburg mit 644 und Karlsruhe mit 615 Kraftfahrzeugen auf 1.000 Einwohner. Unter den Kreisen und kreisfreien Städten hatte der Hohenlohekreis mit 799 Kfz pro 1.000 Einwohner die höchste Dichte. Die niedrigste Dichte wurde vom Kraftfahrerbundesamt für die Stadt Heidelberg mit 428 Kfz/1.000 Einwohner ausgewiesen.

TABELLE 3

Hubraumklasse	Anteile an Pkw gesamt	
	BW	Bundesgebiet
weniger als 1400 ccm	28,0 %	31,2 %
1400 bis < 2000 ccm	53,4 %	53,1 %
2000 ccm und mehr	18,5 %	15,7 %

Bestandsentwicklung in Baden-Württemberg 1980 bis 2009

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



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 „Außerbetriebsetzungen“.

Dies hat zur Folge, dass der Fahrzeugbestand nunmehr lediglich den „fließenden Verkehr“ einschließlich Saisonkennzeichen enthält. Zu Vergleichszwecken wurden vom KBA die Bestandsdaten des Vorjahres (31.12.2006) auf Bundesebene für alle Fahrzeugarten angepasst. Auf Länderebene erfolgte die Anpassung nur für Kfz insgesamt. Eine Ermittlung von nach Fahrzeugarten differenzierten Veränderungen des Kfz-Bestandes im Vergleich zu den Vorjahren ist somit auf Länderebene seit 2007 nicht mehr möglich.

Der Bestand an Kraftfahrzeugen insgesamt (mit und ohne Kfz-Brief) hat sich zwischen 1980 und 2006 (jeweils 31.12.) um 76,9 % auf über 7,6 Millionen erhöht. Besonders stark war der Zuwachs bei den Krädern von 114 Tsd. 1980 auf 590 Tsd. (+ 418 %). Der Pkw-Bestand erhöhte sich in den vergangenen 26 Jahren um 74,0 %, sein Anteil am Kfz-Bestand insgesamt betrug Ende 2006 83,2 %. Der Lkw-Bestand erhöhte sich seit 1980 um 61,8 %.

Seit 2007 ist der Kfz-Bestand in Baden-Württemberg um 1,9 % angestiegen. Dabei erhöhte sich der Pkw-Bestand um 1,6 %, der Bestand an Kraftträdern nahm um 3,8 % zu und bei den Lkw gab es einen Zuwachs von 2,2 %.

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 (ohne Pkw mit Gas und Elektroantrieb) betrug am 31.12.2006 27,4 %.

Seit 2007 ist der Bestand an Benzin-Pkw um 1,1 % zurückgegangen, der Bestand an Diesel-Pkw hat dagegen um 7,4 % zugenommen. Der Anteil von Diesel-Pkw an den Pkw mit Diesel- und Ottomotor insgesamt betrug am Jahresende 2009 29,1 %. Durch Gas angetrieben wurden Ende 2009 31.948 Pkw. Der Bestand dieser Fahrzeuge hat sich gegenüber dem Vorjahr zwar um 24 % erhöht, dennoch ist sein Anteil am Pkw-Bestand des Landes mit 0,6 % weiterhin gering.

2.2 DURCHSCHNITTLICHE TÄGLICHE VERKEHRSTÄRKEN (DTV)

Die Berechnungen zur Verkehrsentwicklung 2009/2008 basieren auf der Datenauswertung von 146 in Baden-Württemberg betriebenen automatischen Dauerzählstellen. Von 33 Zählgeräten auf Autobahnen, 70 auf Bundes- und 43 auf Landesstraßen liegen zur Ermittlung der DTV-Werte weitgehend vollständige und plausible Daten vor. Aus diesen Einzel-DTV-Werten werden je Straßenklasse monatlich und jährlich durchschnittliche 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** 2009 auf den freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs folgende DTV-Werte und Veränderungen gegenüber 2008:

	DTV (Kfz/24h)	
	2009	2008
BAB	59.390	+ 200 + 0,3%
B	13.720	+ 110 + 0,8%
L	4.835	+ 35 + 0,7%
K	2.450	+ 17 + 0,7%

Auf den Autobahnen des Landes gab es 2009 mit + 0,3 % im Vergleich zum Vorjahr einen leichten Verkehrszuwachs, auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen fiel der Anstieg geringfügig stärker aus.

An den Werktagen Montag-Freitag war die Entwicklung ähnlich wie an allen Tagen des Jahres. An den Sonn- und Feiertagen waren die Verkehrszunahmen mit rd. + 2 % dagegen deutlich stärker.

	Veränderungen	
	Sonn-/Feiertage	Montag-Freitag
BAB	+ 2,1 %	+ 0,1 %
B	+ 1,7 %	+ 0,7 %
L, K	+ 2,1 %	+ 0,6 %

Der **Schwerverkehr** (SV, Kfz > 3,5 t zul. Gesamtgewicht) entwickelte sich ab Januar 2009 insgesamt rückläufig, auf den Autobahnen mit - 11,0 % am stärksten. Auch auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen

gab es mit - 6,0 % und - 4,5 % (L, K) deutliche Abnahmen. Durch diese Entwicklung verringerte sich auf den Autobahnen der Anteil des Schwerverkehrs am Kfz-Verkehr insgesamt von 15,8 % im Vorjahr auf 14,0 % in 2009. Da die Busse nur mit rd. 6 % am Schwerverkehr beteiligt sind, bedeuten diese Zahlen, dass der Gütertransport auf den Straßen Baden-Württembergs 2009 deutlich abgenommen hat. Lt. Pressemitteilung 141/2010 des Statistischen Bundesamtes verringerte sich bundesweit bei allen Verkehrsträgern der Gütertransport. Die Transportmengen im Luftfrachtverkehr gingen um 6,1 % zurück, im Schienengüterverkehr um 15,9 % und in der Binnenschifffahrt um 16,8 %. Noch stärker von der weltweiten Wirtschaftskrise war der Seegüterumschlag deutscher Häfen mit einem Rückgang von über 17 % betroffen.

TABELLE 6

	DTV-SV (Kfz/24h)	2009/2008	Anteil
BAB	8.320	- 11,0 %	14,0 %
B	990	- 6,0 %	7,2 %
L	259	- 4,5 %	5,4 %
K	133	- 4,5 %	5,4 %

Hochbelastete Streckenabschnitte

Der **höchstbelastete Autobahnabschnitt** lag 2009 wie in den Vorjahren auf der A 8 zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und dem Autobahnkreuz Stuttgart mit einem jahrestäglichen durchschnittlichen Verkehr von 148.600 Kfz/24h. Es folgten die A 5 nördlich des Autobahndreiecks Karlsruhe mit 134.800 Kfz/24h und die A 81 südlich des Autobahnkreuzes Stuttgart mit 124.600 Kfz/24h. Auf der A 6 wurde die höchste Belastung bei Neckarsulm mit 92.320 Kfz/24h registriert.

Die zwei **höchstbelasteten Bundesstraßenabschnitte** lagen 2009 mit jeweils etwa 70.000 Kfz/24h auf der B 10: Stuttgart – Zuffenhausen (71.600) und Stuttgart – Hedelfingen (68.900). Es folgten die Zählstellen Echterdingen auf der B 27 mit 67.600 Kfz/24h und noch einmal die B 10 an der Zählstelle Plochingen mit 64.600 Kfz/24h.





Kfz-Verkehrsentwicklung 2009/2008 in einzelnen Bundesländern

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

Auf den **Autobahnen** liegen die Veränderungen zwischen - 0,3 % in Bayern und + 0,5 % in Niedersachsen. Für die **Bundes- und Landesstraßen** wurden neben Baden-Württemberg auch für Bayern und - in geringem Maße - auch für Nordrhein-Westfalen Verkehrszunahmen beobachtet. In Sachsen war die Entwicklung dagegen leicht rückläufig.



Langfristige DTV-Entwicklung in Baden-Württemberg

Zwischen 1980 und 2009 ist der Verkehr auf den Autobahnen um 68,3 % von 35.296 auf 59.390 Kfz/24h gestiegen, auf den Bundesstraßen um 63,9 % von 8.371 auf 13.720 Kfz/24h, auf den Landesstraßen um 60,4 % von 3.015 auf 4.835 Kfz/24h und auf den Kreisstraßen um 68,2 % von 1.457 auf 2.450 Kfz/24h.

TABELLE 7

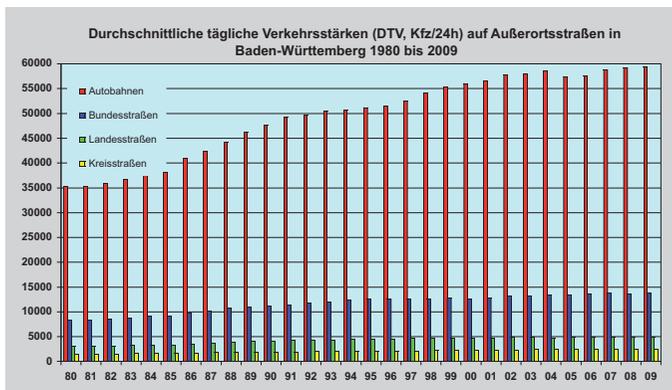
	BAB	B	L
Baden-Württemberg	+0,3 %	+0,8 %	+0,7 %
Bayern	-0,3 %	+1,0 %	+0,3 %
Niedersachsen	+0,5 %	+1,3 %	
Nordrhein-Westfalen	+0,1 %	+0,2 %	+0,2 %
Sachsen	+0,1 %	-0,3 %	-0,5 %

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 2009 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 2009 verringerte sich der mittlere jährliche Zuwachs unabhängig von der Straßenklasse auf rd. 0,5 %.

2.3 JAHRESFAHRLISTUNGEN

Aufgrund der nur geringen Längenveränderungen unterscheiden sich die Entwicklungen der Jahresfahrleistungen nur unbedeutend von den DTV-Entwicklungen. Auf den Autobahnen des Landes wurden von den Kraftfahrzeugen im Jahr 2009 rd. 22,5 Mrd. Kfzkm zurückgelegt.



Damit wurden auf den Autobahnen auch 2009 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 2009 von allen Kraftfahrzeugen 62 Mrd. Kfzkm zurückgelegt. Das sind gegenüber dem Vorjahr 0,3 % und gegenüber 1980 über 71 % mehr. Auf den Autobahnen hat sich die Fahrleistung seit 1980 um 95,7 % erhöht. Der BAB-Fahrleistungsanteil im Jahr 2009 betrug 36,3 %. 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 43,1 % gegenüber.

TABELLE 8

	Netzlänge [km]	Veränderung 2009/2008	Fahrleistung [Mrd.Kfzkm]	Veränderung 2009/2008
Autobahnen	1.039	+ 0,0%	22.523	+ 0,1%
Bundesstraßen	3.559	- 0,1%	17.823	+ 0,4%
Landesstraßen	7.600	+ 0,2%	13.412	+ 0,7%
Kreisstraßen	9.231	0,0%	8.255	+ 0,4%
BAB+B+L+K	21.429	+ 0,1%	62.013	+ 0,3%

2.4 GRENZÜBERSCHREITENDER KFZ-VERKEHR

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

Bei den Zählungen handelte es sich anfangs noch um eine Kombination aus manuellen 7-bis 16-Stunden-Zählungen an 8 Zähltagen pro Jahr und automatischen Zählungen mit transportablen Zählgeräten, die viermal jährlich an den Grenzübergängen für die Dauer

von jeweils einer Woche zum Einsatz kamen. Die manuellen Zählungen und die Zählungen mit transportablen Geräten wurden sukzessive durch solche mit stationären, automatischen Zählgeräten ersetzt. Seit 1996 werden die Erhebungen des grenzüberschreitenden Verkehrs nur noch mit diesen automatischen Dauerzählgeräten durchgeführt.

Alle installierten Geräte registrieren den Verkehr differenziert nach 8 Fahrzeugarten.

Diese Geräte sind inzwischen an 9 Grenzübergängen nach Frankreich und an 14 Übergängen zur Schweiz fest installiert und erfassen damit rd. 96 % des grenzüberschreitenden Pkw-Verkehrs und annähernd 100 % des schweren Güterverkehrs (Lkw > 3,5 t mit und ohne Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge) mit Frankreich sowie fast 70 % des Pkw-Verkehrs und 85 % des

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

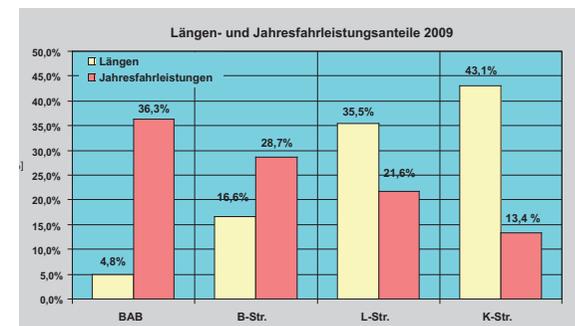




TABELLE 9

	Kfz	Pkw	Krad	Pkw mit Anh.	Bus	Lkw <3,5t	Lkw >3,5t	Lkw mit Anh.	Sattel-KFZ
Frankreich	134.657	113.636	1.838	1.064	541	5.771	1.798	1.897	8.111
2009/2008	- 1,2 %	- 0,5 %	+ 3,0 %	+ 1,5 %	+ 4,7 %	+ 4,8 %	- 18,4 %	- 13,2 %	- 8,6 %
Schweiz	263.076	236.693	5.594	1.276	953	9.395	2.509	1.802	4.853
2009/2008	+ 6,4 %	+ 6,8 %	+ 8,4 %	+ 9,4 %	+ 13,4 %	+ 7,2 %	- 11,8 %	- 8,0 %	+ 0,5 %

Ergebnisse nach Fahrzeugarten

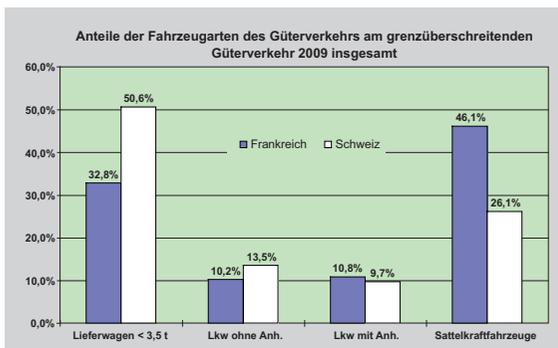
Für das Jahr 2009 wurden folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken im grenzüberschreitenden Kfz-Verkehr Baden-Württembergs ermittelt:

Der durchschnittliche tägliche **Kfz-Verkehr** entwickelte sich an den Grenzübergängen mit einem Zuwachs von insgesamt 3,7 % stärker als im Gesamtnetz des Landes, auffallend ist die differenzierte Ausprägung: nach Frankreich - 1,2 % und zur Schweiz + 6,4 %.

Der **Personenverkehr** mit Frankreich hat sich bei den Pkw gegenüber 2008 um 0,5 % verringert, bei den Krädern hat er dagegen um 3,0 %, bei den Pkw mit Anhängern um 1,5 % und bei den Bussen um 4,7 % zugenommen. An den Grenzübergängen zur Schweiz hat sich der Personenverkehr bei allen Fahrzeugarten deutlich erhöht. Bei den Bussen fiel der Zuwachs mit mehr als 13 % am stärksten aus.

Der **schwere Güterverkehr (SGV)** 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 ab. An den Übergängen nach Frankreich verringerte sich der SGV um 11 %, je nach Fahrzeugart lagen die Veränderungen zwischen - 8,6 % und - 18,4 %. An den Grenzen zur Schweiz wurde bei den Sattelkraftfahrzeugen noch ein leichter Zuwachs (+ 0,5 %) registriert. In den vergangenen vier Jahren hatte diese Fahrzeugart mit Werten zwischen + 7 % (2008/2007) und + 17 % (2005/2004) starke Zunahmen im grenzüberschreitenden Verkehr verzeichnet. Aufgrund der rückläufigen Entwicklung bei den Lkw (mit und ohne Anhänger) ergab sich 2009 für den SGV insgesamt im Grenzverkehr mit der Schweiz ein Rückgang von 4,7 %.

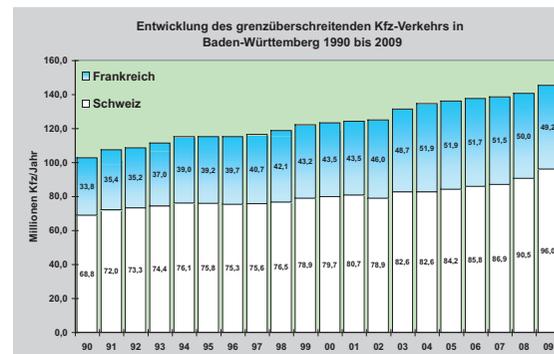
Der **leichte Güterverkehr** mit Fahrzeugen bis zu 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lieferwagen) hat an den Grenzen mit Frankreich um knapp 5 % und an denen mit der Schweiz um rd. 7 % zugenommen. Der Anteil der Lieferwagen am Güterverkehr insgesamt betrug an den französischen Grenzübergängen 33 %, an den Übergängen zur Schweiz 51 %.



Höchstbelastete Grenzübergänge

Der mit Abstand höchstbelastete Grenzübergang zwischen **Frankreich** und Baden-Württemberg war die Europabrücke bei Kehl (B 28). Mit 30.470 Kfz/24h wurde dort 2009 fast 23 % des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs mit Frankreich abgewickelt. Spitzentag war Freitag der 08.05. (Feiertag „Tag des Sieges 1945“ in Frankreich) mit 45.670 Kfz. Der höchste Stundenwert wurde auf der Europabrücke mit 3.911 Kfz zwischen 16 und 17 Uhr ebenfalls an diesem Tag registriert. Hochbelastete Übergänge waren weiterhin Weil - Palmrainbrücke (B 532) mit rd.16.280 Kfz/24h und einem Anteil von rd. 12 % am Grenzverkehr mit Frankreich. Es folgten Breisach (B 31) mit 13.980 Kfz/24h (Anteil 10,4%) und Iffezheim (B 500) mit 13.870 Kfz/24h (Anteil 10,3%). Der Autobahnübergang Neuenburg (A 5) lag wie in den vergangenen Jahren mit 13.090 Kfz/24h (Anteil 9,7 %) weiterhin erst an fünfter Stelle.

Von den Grenzübergängen zwischen Baden-Württemberg und der **Schweiz** war der BAB-Übergang Weil am Rhein (A 5) mit rd. 29.380 Kfz/24h weiterhin der höchstbelastete. Hier wurden mehr als 11 % des Grenzverkehrs mit der Schweiz abgewickelt. Spitzentag war Freitag der 31.07. (Do 30.07. Ferienbeginn in Baden-Württemberg) mit 46.430 Kfz. Die höchste Stunde wurde am Samstag den 03.01. (Fr 02.01. Feiertag „Berchtoldstag“ in der Schweiz) mit 3.349 Kfz zwischen 12 und 13 Uhr registriert. Die zweithöchste Belastung hatte Rheinfelden (A 861) mit 18.710 Kfz/24h (Anteil 7,1 %) gefolgt von Lörrach-Stetten (B 317) mit 17.080 Kfz/24h (Anteil 6,5 %) und der Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (B 33n) mit 14.670 Kfz/24h (Anteil 5,6 %). Mit 14.080 Kfz/24h (Anteil 5,4 %) folgten der Grenzübergang Bietingen (B 34) und mit 12.220 Kfz/24h (Anteil 4,6 %) der Übergang Weil-Friedlingen (B 317).



Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr 1990 bis 2009

Im Jahr 2009 haben insgesamt 145,2 Millionen Kraftfahrzeuge die Grenzen des Landes nach Frankreich und zur Schweiz passiert, davon 49,2 Millionen (33,9 %) die französischen, 96,0 Millionen (66,1 %) die schweizer Grenzen. Seit 1990 (Beginn der systematischen Erhebungen) ist der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr insgesamt um 41,5 % gestiegen, mit Frankreich um 45,6 %, mit der Schweiz um 39,5 %.

Seit Inkrafttreten des Schengener Abkommens (1992) nahm der grenzüberschreitende Verkehr insgesamt um 33,8 % zu, zwischen Frankreich und Baden-Württemberg betrug der Zuwachs 39,8 %, zwischen der Schweiz und Baden-Württemberg 31,0 %. Die Fahrleistung auf den Außerortsstraßen (BAB, B, L, K) des Landes insgesamt ist in diesem Zeitraum um 17,3 % angestiegen.



3 Unfallgeschehen

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



3.1 UNFALLSITUATION 2009/2008

Bei der Unfallaufnahme wird von der Polizei nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden³⁾ und Unfällen mit Personenschaden differenziert. Die Entwicklung 2009 stellt sich wie folgt dar:

Auf allen Straßen des Landes wurden insgesamt 261.970 Straßenverkehrsunfälle registriert. Dies ist im Vergleich zu 2008 (255.374) ein Anstieg von 2,6 %. Die Unfälle mit Sachschaden erhöhten sich um 4,0 % auf 226.048 (2008: 217.419).

Die Zahl der Unfälle mit **Personenschaden** verringerte sich um 5,4 % auf 35.922. Die Zahl der bei diesen Unfällen insgesamt verletzten Personen ging um 4,5 % auf 46.902 zurück (Leichtverletzte: 37.733 - 5,2 %, Schwerverletzte: 9.169 - 1,3 %). Bei den getöteten Verkehrsteilnehmern war die Entwicklung ebenfalls rückläufig: Mit 535 lag die Zahl um 2,9 % unter dem bisherigen Tiefstand der statistischen Auswertung im Vorjahr von 551 Getöteten. Mit 50 Getöteten je 1 Million Einwohner lag Baden-Württemberg etwa im Bundesdurchschnitt (51).

Innerorts (einschl. Gemeindestraßen) erhöhte sich 2009 die Anzahl Getöteter um 16,0 % auf 152.

Außerorts sank die Anzahl Getöteter um 8,8 % auf 383. Auch auf den **Autobahnen** waren die Zahlen 2009 in allen Unfallkategorien rückläufig. Getötet wurden dort bei Verkehrsunfällen 45 Personen, das waren 6 (- 11,8 %) weniger als im Jahr 2008.

Auf den **übrigen Außerortsstraßen** hat sich die Anzahl der Personenschadensunfälle insgesamt um 5,2 % verringert. Bei den Verletzten gab es einen Rückgang von 3,8 % auf 15.675, die Anzahl der Getöteten sank um 8,4 % auf 338. Betrachtet man die Entwicklung bei der Anzahl Getöteter differenziert nach Straßengruppen außerorts, zeigt sich, dass auf den Bundesstraßen 17 Personen (- 12,3 %), auf den Kreisstraßen 9 (- 12,2 %) und auf den Gemeindestraßen 7 Personen (- 24,1 %) weniger bei Straßenverkehrsunfällen getötet wurden als im Vorjahr. Eine Ausnahme bilden die Landesstraßen, dort gab es 2 Unfälle mehr (+ 1,6 %) als 2008.

Im **Bundesgebiet** ging die Anzahl der Personenschadensunfälle nach vorläufigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes um rd.3 % auf 310.700 zurück. Die Zahl der Getöteten verringerte sich um 7,2 % auf 4.154. Damit wurde 2009 – zum dritten mal in Folge – die geringste Anzahl Verkehrstoter seit Einführung der Statistik im Jahr 1950 registriert.

TABELLE 10: UNFÄLLE UND VERUNGLÜCKTE 2009 IN BADEN-WÜRTTEMBERG UND VERÄNDERUNGEN 2009/2008

	Unfälle mit Personenschaden	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete
Alle Straßen	35.922 -5,4%	37.733 -5,2%	9.169 -1,3%	535 -2,9%
davon				
innerorts	23.113 -5,3%	23.566 -5,4%	4.674 -0,6%	152 16,0%
außerorts	12.809 -5,5%	14.167 -4,9%	4.495 -2,0%	383 -8,8%
darunter				
Autobahnen	1.910 -7,2%	2.541 -5,0%	446 -13,9%	45 -11,8%
übrige Straßen	10.899 -5,2%	11.626 -4,9%	4.049 -0,5%	338 -8,4%
darunter				
Bundesstraßen	3.431 -7,2%	4.220 -4,5%	1.135 -4,6%	121 -12,3%
Landesstraßen	3.852 -4,2%	4.010 -5,2%	1.491 3,5%	130 1,6%
Kreisstraßen	2.317 -0,8%	2.283 -3,5%	919 6,4%	65 -12,2%
Gemeindestraßen	1.299 -10,0%	1.113 -7,8%	504 -12,7%	22 -24,1%

3.2 LANGFRISTIGE UNFALLENTWICKLUNG 1970 BIS 2009

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 2009 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 35.922 Unfällen wurde 2009 ein neuer Tiefstand bei den Unfällen mit Personenschaden auf den Straßen im Land registriert. Damit lag die Zahl dieser Unfälle 2009 um mehr als 33 % unter der bisherigen Höchstzahl von 54.008 aus dem Jahre 1978.

Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen **verunglückten** Personen ging zwischen 1970 und 2009 von 77.410 auf 47.437 um 38,7 % zurück. Bei den Getöteten war der Rückgang seit 1970 am stärksten. Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer betrug 2009 mit 535 Personen weniger als ein fünfteil der 1970 Getöteten.

TABELLE 11

	2009	1970	2009/70
Getötete	535	2.798	- 80,9%
Schwerverletzte	9.169	22.822	- 59,8%
Leichtverletzte	37.733	51.790	- 27,1%

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. 2009 waren es mit 255 bzw. 15 deutlich weniger.

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 2009 wieder für die Autobahnen ermittelt (85 Unfälle mit Personenschaden je Mrd.Kfzkm). Am höchsten waren die Unfallraten auf den Landesstraßen (287), gefolgt von den Kreisstraßen (281) und den Bundesstraßen (193). Auf allen Straßengruppen haben sich die Unfallraten gegenüber 2008 verringert, am stärksten war der Rückgang mit - 7,6 % auf den Bundesstraßen.

Die **Verletztensraten** waren auf den hier betrachteten Straßen ebenfalls rückläufig, am stärksten war der Rückgang mit - 6,5 % auf den Autobahnen.

Ähnlich verlief auch die Entwicklung der **Getötetenraten**. Auf den Autobahnen gingen sie 2009 um fast 12 % zurück, auf den Bundesstraßen verringerten sie sich um 12,7 % und auf den Kreisstraßen um 12,5 %. Für die Landesstraßen wurde mit + 0,9 % ein leichter Anstieg ermittelt.

Die Zahlen zeigen, dass die Autobahnen auch 2009 wieder deutlich sicherer waren als die übrigen Außerortsstraßen.

TABELLE 12: UNFALLRATEN (UNFÄLLE JE MRD.KFZKM) 2009 AUSSERORTS UND VERÄNDERUNGEN ZU 2008

	Autobahnen	Bundesstraßen	Landesstraßen	Kreisstraßen
Unfälle mit Personenschaden	85 - 7,3 %	193 - 7,6 %	287 - 4,9 %	281 - 1,2 %
Verletzte	133 - 6,5 %	301 - 4,9 %	410 - 3,6 %	388 - 1,3 %
Getötete	2 - 11,8 %	7 - 12,7 %	10 + 0,9 %	8 - 12,5 %

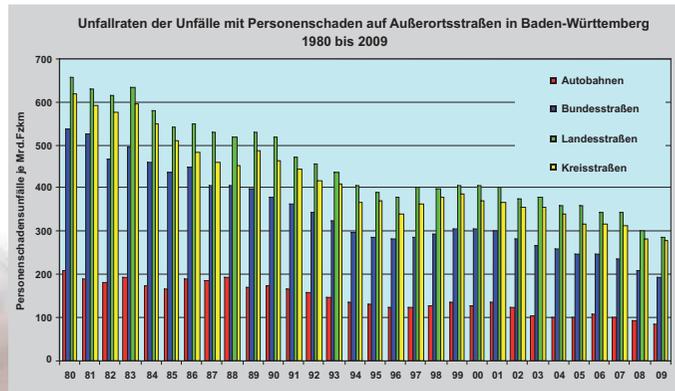




Die Raten der Unfälle mit Personenschaden sind – langfristig betrachtet – deutlich rückläufig. Auffällige Zunahmen gab es nur von 1982 nach 1983, sowie auf einigen Straßengruppen von 1985 nach 1986 und von 1988 nach 1989. Auf Autobahnen gab es generell Zunahmen zwischen 1985 und 1988. Seit 1990 gingen 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.

TABELLE 13

	2009/00	2009/90	2009/80
BAB	- 32,9 %	- 51,6 %	- 59,6 %
B	- 37,6 %	- 49,6 %	- 64,3 %
L	- 29,6 %	- 44,8 %	- 56,6 %
K	- 24,7 %	- 39,9 %	- 54,8 %



3.4 UNFALLURSACHEN

Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden waren 2009 (Anteile des Vorjahres in Klammern):

- Fehler der Fahrer von Kraftfahrzeugen: Sie verursachten innerorts 78,3 % (78,7 %), außerorts 92,2 % (92,1 %) aller Personenschadensunfälle:

TABELLE 14

Fahrer von	Innerorts [%]		Außerorts [%]	
	2009	2008	2009	2008
Pkw	63,4	64,4	71,2	71,8
Krädern	7,7	7,4	11,3	9,9
Lkw	5,6	5,3	8,2	8,7
anderen Kfz	2,2	2,1	1,7	1,8

- Radfahrer verursachten innerorts 16,0 % (15,6 %), außerorts 5,9 % (5,9 %),
- Fußgänger innerorts 4,3 % (4,5 %) und außerorts 0,7 % (0,8 %) der Personenschadensunfälle.
- Schlechte Straßenverhältnisse haben innerorts 4,5 % (3,5 %) und außerorts 11,8 % (10,1 %) 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 2009 – nach Ortslagen getrennt – unterschiedlich (Vorjahreszahlen in Klammern):

Innerorts überwogen

- Missachten der Vorfahrt: 22,0 % (22,7 %),
- Abbiegen, Wenden, Einbiegen: 21,1 % (21,3 %),
- zu geringer Abstand: 15,6 % (15,3 %),
- nicht angepasste Geschwindigkeit: 13,4 % (13,1 %),
- Alkohol: 5,9 % (6,2 %),
- falsche Straßenbenutzung: 4,2 % (4,6 %),
- Überholen: 3,3 % (3,0 %).

Außerorts überwogen

- Geschwindigkeit: 38,2 % (37,3 %),
- zu geringer Abstand: 16,6 % (15,6 %),
- Missachten der Vorfahrt: 14,0 % (14,8 %),
- Überholen: 7,8 % (8,3 %),
- Ab-, Einbiegen, Wenden: 7,1 % (7,1 %),
- Alkohol: 6,5 % (7,1 %).

Neben dem „Missachten der Vorfahrt“ gehörte 2009 „zu geringer Abstand“ sowohl innerorts als auch außerorts zu den häufigsten fahrerbedingten Fehlern, die zu Personenschadensunfällen führten. Außerorts ist die Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ weiterhin das mit Abstand häufigste Fehlverhalten von Fahrern, welches zu Personenschadensunfällen führt.

Von noch größerer Bedeutung ist die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ bei den Getöteten: Für 254 (47,5 %) im Jahr 2009 tödlich verunglückte Verkehrsteilnehmer war ursächlich die Geschwindigkeit verantwortlich.

Der Anteil der Unfallursache „Alkohol“ ist zwar in den vergangenen Jahren tendenziell zurückgegangen, dennoch verdienen Alkoholunfälle wegen ihrer Schwere weiterhin besondere Beachtung. Nach Auswertungen des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg kamen 2009 auf 1.000 Alkoholunfälle 25 Getötete und 392 Schwerverletzte. Bei 1.000 Personenschadensunfällen waren es 15 Getötete und 255 Schwerverletzte (s. auch Abschnitt 3.2).

Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge waren 2009 beteiligt (Vorjahreszahlen in Klammern):

Auf den Autobahnen waren Pkw-Fahrer zu 71,8 % (55,1 %), Lkw-Fahrer zu 17,9 % (28,6 %), und Kradfahrer zu 7,7 % (4,1 %) an Unfällen mit Getöteten beteiligt.

TABELLE 15

	innerorts (%)	außerorts (%)
Pkw-Fahrer	47,7 (39,1)	64,4 (66,5)
Krad-Fahrer	11,9 (9,4)	18,8 (16,9)
Lkw-Fahrer	9,9 (14,1)	7,5 (7,8)
Busfahrer	0,7 (0,8)	0,0 (0,0)
Radfahrer	11,9 (18,0)	5,8 (2,9)
Fußgänger	13,9 (16,4)	2,2 (4,2)





TABELLE 16: VERUNGLÜCKTE NACH ART DER VERKEHRSBETEILIGUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2009

	Verletzte		Getötete		Verunglückte				
	Anzahl	09/08 Anteil	Anzahl	09/08 Anteil	Anzahl	09/08 Anteil			
Pkw-Insassen	27.043	- 4,5%	57,7%	264	-11,7%	49,3%	27.307	- 4,5%	57,6%
Lkw-Insassen	1.125	- 6,3%	2,4%	13	-13,3%	2,4%	1.138	- 6,4%	2,4%
Motorradfahrer	4.273	- 1,9%	9,1%	99	6,5%	18,5%	4.372	- 1,7%	9,2%
Mofa-/Mopedfahrer	2.185	- 2,4%	4,7%	16	33,3%	3,0%	2.201	- 2,2%	4,6%
Radfahrer	7.631	- 6,3%	16,7%	53	3,9%	9,9%	7.864	- 6,3%	16,6%
Fußgänger	3.412	- 3,8%	7,3%	82	9,3%	15,3%	3.494	- 3,5%	7,4%
Sonstige	1.033	- 6,2%	2,2%	8	33,3%	1,5%	1.041	- 6,0%	2,2%
Insgesamt	46.902	- 4,5%	100,0%	535	-2,9%	100,0%	47.437	- 4,5%	100,0%

Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme

Die Anzahl **Verunglückter** (Verletzte und Getötete) insgesamt hat sich 2009 gegenüber dem Vorjahr mit einem Rückgang von 4,5 % auf 47.437 Verkehrsteilnehmer verringert. Je nach Art der Verkehrsteilnahme war die Entwicklung unterschiedlich: Die Anzahl Verunglückter ist bei allen Gruppen von Verkehrsteilnehmern zurückgegangen. Mit jeweils über 6 % waren die Rückgänge bei den Lkw-Insassen und bei den Radfahrern am stärksten. Rückläufig war mit - 2,2 % auch die Anzahl verunglückter Mofa- und Mopedfahrern. Diese Gruppe hatte in Baden-Württemberg in den vergangenen Jahren jeweils den höchsten Anstieg bei den Verunglückten zu verzeichnen:

- 2006/2005: + 8,1 %,
- 2007/2006: + 11,4 %,
- 2008/2007: + 17,8 %,
- 2009/2008: - 2,2 %.



Mit 2201 verunglückten Mofa-/Mopedfahrern liegt die Zahl 2009 aber immer noch um fast 40 % über der des Jahres 2005 (1.586).

Bei der Anzahl der **Getöteten** ist - nach der Unterbrechung im Jahr 2006 - wie in den beiden vergangenen Jahren mit - 2,9 % auch 2009 wieder ein Rückgang zu verzeichnen. Dieser Rückgang ist allerdings ausschließlich auf die Entwicklung bei den Pkw- und Lkw-Insassen zurückzuführen.

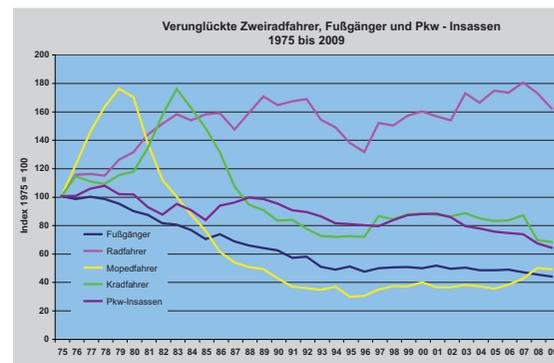
Die Zahl der **Verletzten** (Schwer- und Leichtverletzte) insgesamt verringerte sich gegenüber 2008 um 4,5 % auf 46.902. Entsprechend der Entwicklung bei den Verunglückten ist die Anzahl Verletzter bei allen Verkehrsteilnehmergruppen zurückgegangen.

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 - 36,4 % auf 27.307 rückläufig und lag 2009 um knapp 41 % unter dem Höchststand des Jahres 1978 von damals mehr als 46.000. Die 27.307 verunglückten Pkw-Insassen des Jahres 2009 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 Rückgang im Jahr 2009 gegenüber dem Vorjahr von 1,7 % auf 4.372 verunglückte Kradfahrer bedeutet einen neuen Tiefstand und - bezogen auf den Höchststand von 1983 - eine Verringerung von rd. 61 %.

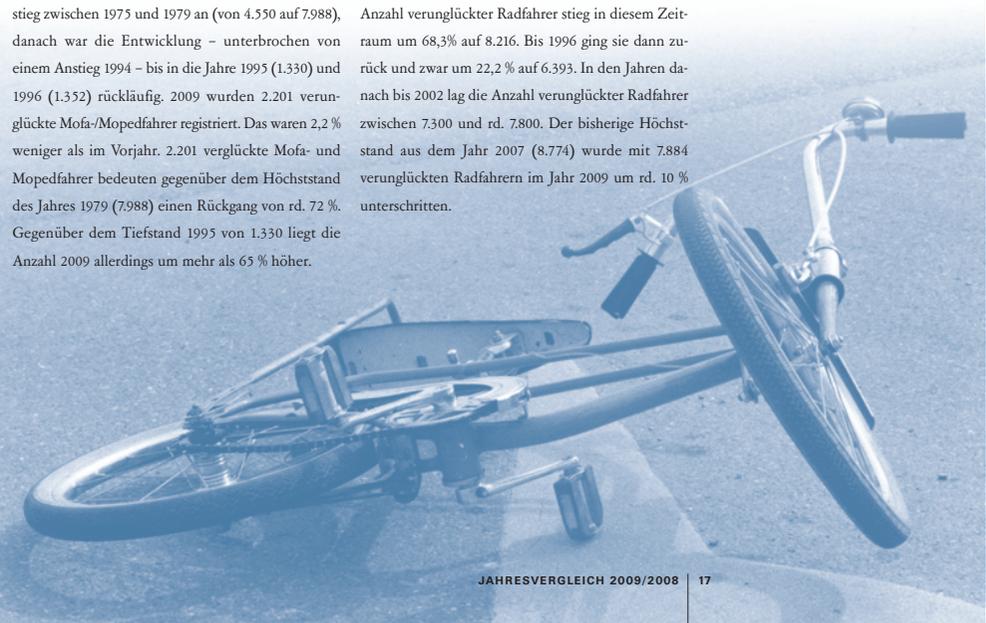
Die Anzahl verunglückter **Mofa- und Mopedfahrer** stieg zwischen 1975 und 1979 an (von 4.550 auf 7.988), danach war die Entwicklung - unterbrochen von einem Anstieg 1994 - bis in die Jahre 1995 (1.330) und 1996 (1.352) rückläufig. 2009 wurden 2.201 verunglückte Mofa-/Mopedfahrer registriert. Das waren 2,2 % weniger als im Vorjahr. 2.201 verunglückte Mofa- und Mopedfahrer bedeuten gegenüber dem Höchststand des Jahres 1979 (7.988) einen Rückgang von rd. 72 %. Gegenüber dem Tiefstand 1995 von 1.330 liegt die Anzahl 2009 allerdings um mehr als 65 % höher.

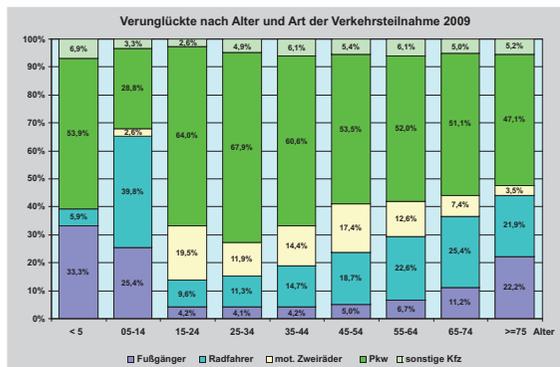


Bei den verunglückten **Fußgängern** ist zwischen 1975 und 1994 ein stetiger Rückgang zu beobachten. Danach verlief die Entwicklung uneinheitlich. 1975 verunglückten fast 8.100 Fußgänger, 2009 waren es mit 3.494 rd. 57 % weniger. Die Zahl lag damit noch unter dem bisherigen Tiefstand aus dem Vorjahr.



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 Jahr 2007 (8.774) wurde mit 7.884 verunglückten Radfahrern im Jahr 2009 um rd. 10 % unterschritten.





Verunglückte nach Alter und Art der Verkehrsteilnahme

Von den in Baden-Württemberg im Jahr 2009 verunglückten 47.437 Verkehrsteilnehmern waren 7,6 % unter 15 Jahre alt, 58,6 % lagen in der Altersklasse 15 bis 44 Jahre, 33,7 % 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 (33 %).
- ▶ Bei den 5- bis 14-Jährigen überwog mit 40 % die Beteiligung als Radfahrer, gefolgt von einer Verkehrsbeteiligung als Kfz-Mitfahrer (29 %) und als Fußgänger (25 %).
- ▶ 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 (44 %). Zwischen 19 und 54 lag er dann je nach Altersgruppe bei 12 % bis 20 %.
- ▶ Ab dem 55. Lebensjahr steigt wieder der Anteil der Fußgänger und Radfahrer an den Verunglückten. In der Altersklasse 75 und älter lag er 2009 dann mit zusammen 44,1 % (Fußgänger 22,2 %, Radfahrer 21,9 %) nur 3 Prozentpunkte unter dem Anteil der Pkw-Fahrer oder -Mitfahrer von 47,1 %.

Endgültige Zahlen zur Unfallentwicklung auf den Straßen des Landes insgesamt lagen bei Redaktionsschluss für das 1. Quartal 2010 im Vergleich zum Vorjahresquartal wie folgt vor:

Unfälle mit Personenschaden	- 4,9 %
Getötete	- 3,3 %
Schwerverletzte	- 5,3 %
Leichtverletzte	- 2,8 %

4 Ausblick

Aus den automatischen Dauerzählstellen des Landes liegen Zahlen zur Verkehrsentwicklung für die Außenortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes im 1. Halbjahr 2010 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt vor:

TABELLE 17:

	Kfz Mo-So [Kfz/24h]	SGV ^{MI} Mo-So [Kfz/24h]
Autobahnen	+ 0,9 %	+ 3,4 %
Bundesstraßen	+ 0,7 %	+ 2,3 %
Landesstraßen	+ 0,4 %	+ 2,6 %

Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2009 hat der Kfz-Verkehr leicht zugenommen. Im Schwerverkehr fielen die Zuwächse zwar stärker aus, die deutlichen Rückgänge des Jahres 2009 (s. Abschnitt 2.2) werden dadurch jedoch noch nicht ausgeglichen.

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 2009. Internet: <http://www.svz-bw.de>
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, Die Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 2009
- Kraftfahrt - Bundesamt, Flensburg, Statistische Mitteilungen, FZ 1
- Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, www.destatis.de
- 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 2009. Internet: <http://www.mbv.nrw.de>
- Autobahndirektion Südbayern, München
- Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Dresden, Automatische Straßenverkehrszählungen in Sachsen, Januar - Dezember 2009
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Hannover, Straßenverkehr in Niedersachsen, Ergebnisse automatischer Dauerzählungen an den Bundesfernstraßen, Jahr 2009





Baden-Württemberg