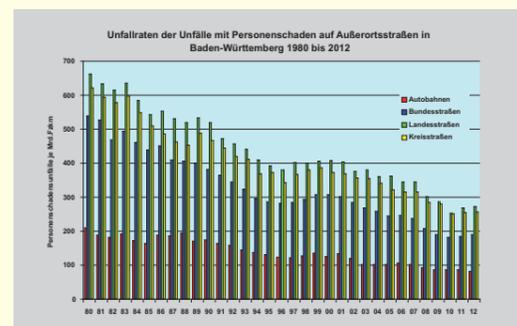
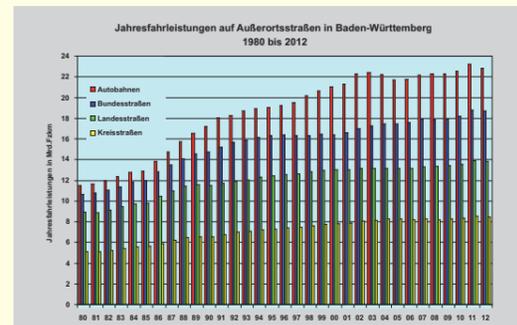




Straßenverkehr in Baden-Württemberg

 Jahresvergleich 2012/2011



Baden-Württemberg



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

September 2013

Fotografie und Gestaltung:
Maerzke Grafik Design, Leonberg

Das Heft wird in beschränkter Stückzahl herausgegeben;
die Arbeit ist in den Internet-Auftritt 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

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 2012/2011 12
 - 3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2012 13
 - 3.3 Unfallraten 13
 - 3.4 Unfallursachen 14
- 4 Ausblick** 18
- Quellen, Verteilerhinweis 19





1 Überblick

Auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes (Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) in Baden-Württemberg hat sich die Verkehrsmenge 2012 gegenüber dem Vorjahr verringert, dies gilt auch für die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen insgesamt (innerorts und außerorts). Der Kfz-Bestand hat dagegen weiterhin zugenommen.

Die Entwicklungen im einzelnen:

Die mittlere Verkehrsbelastung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, **DTV**) verringerte sich auf den Straßen im Durchschnitt um - 1,0 %. Auf den Autobahnen betrug der Rückgang fast - 2 %, auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen fiel er mit rd. - 0,5 % geringer aus.

Die **Jahresfahrleistung** lag auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Verkehrs insgesamt mit 63,867 Mrd.Kfzkm um 0,7 % niedriger als im Vorjahr. Die Anzahl der **Unfälle mit Personenschaden** ging auf allen Straßen insgesamt auf 35.856 (- 1,8 %) zurück. Die Anzahl der Verletzten sank bei diesen Unfällen auf 46.617 (- 1,5 %). Bei Verkehrsunfällen getötet wurden 471 Personen (- 2,3 %), davon außerorts 353 (+ 2,6%). Auf den Autobahnen des Landes wurden 1.876 Personenschadensunfälle registriert (- 6,3 %), bei Verkehrsunfällen getötet wurden dort 54 Personen, 13 mehr als 2011.

Die **Unfallrate** der Personenschadensunfälle erhöhte sich auf den betrachteten Straßen insgesamt um 0,6 % auf 178 Unfälle je Mrd. Kfzkm.

Der **Kfz-Bestand** (ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge) erhöhte sich um 1,6 % auf 7,290 Mio. Fahrzeuge zum 31.12.2012.

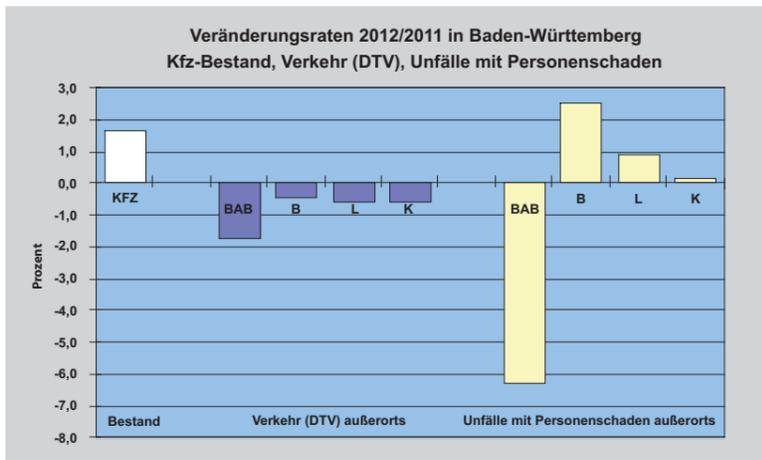


TABELLE 1

Außerorts	Durchschnittlicher täglicher Verkehr		Jahresfahrleistung		Unfälle mit Personenschaden		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden	
	Kfz/24h	12/11	Mrd.Kfzkm	12/11	Anzahl	12/11	je Mrd.Kfzkm	12/11
Autobahnen	59.653	- 1,8 %	22.837	- 1,6 %	1.876	- 6,3 %	82	- 4,7 %
Bundesstraßen	14.320	- 0,5 %	18.716	- 0,2 %	3.548	+ 2,5 %	190	+ 2,7 %
Landesstraßen	4.972	- 0,6 %	13.819	- 0,3 %	3.760	+ 0,9 %	272	+ 1,1 %
Kreisstraßen	2.519	- 0,6 %	8.495	- 0,3 %	2.183	+ 0,1 %	257	+ 0,4 %



2 Verkehr

2.1 KFZ-BESTAND

Der **Kfz-Bestand** (Kfz mit amtlichem Kennzeichen) hat in Baden-Württemberg 2012 weiterhin zugenommen. Am Jahresende waren 7,290 Mio. Kraftfahrzeuge registriert, das bedeutet gegenüber dem 31.12.11 einen Anstieg um 1,6 %. Damit lag der Zuwachs geringfügig unter dem des Vorjahres (2011/2010) von 1,9 %. Der Anteil der in Baden-Württemberg zugelassenen Kfz am bundesweiten Kfz-Bestand betrug am Jahresende 2012 13,9 %. Mit + 1,3 % lag die Kfz-Bestandsentwicklung im Bundesgebiet etwas niedriger als in Baden-Württemberg.

Der **Pkw-Bestand** in Baden-Württemberg am 31.12.2012 betrug 5.989.716 Fahrzeuge, das waren 82,2 % des Kfz-Bestandes in Baden-Württemberg und 13,8 % des Pkw-Bestandes im Bundesgebiet.

Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Pkw betrug in Baden-Württemberg 32,3 % (Vorjahr 32,1 %), im Bundesgebiet 33,1 % (32,9%).

5,2 % des baden-württembergischen Pkw-Bestandes waren Cabrios (Vorjahr 5,1 %), bundesweit betrug dieser Anteil 4,4 % (4,3 %).

Mit 52,3 % bzw. 51,9 % 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 32,7 % höher als in Baden-Württemberg mit 29,8 %. Umgekehrt waren die Verhältnisse dementsprechend bei den hubraumstärkeren Pkw mit 2.000 ccm und mehr. Ihr Anteil war im Bundesgebiet mit 15,3 % niedriger als in Baden-Württemberg, wo 17,9 % der am Jahresende 2012 zugelassenen Pkw in die hubraumstarke Klasse fielen. Der Anteil der kleinen Hubraumklasse ist in den letzten Jahren sowohl in Baden-Württemberg als auch im Bundesgebiet gestiegen. In der mittleren Hubraumklasse und in der Klasse 2000 ccm und mehr gingen die Anteile zurück. Im Jahr 2005 betrug der Anteil in der kleinen Hubraumklasse unter 1400 ccm in Baden Württemberg 25,9 %, in der mittleren und hohen Klasse betrug die Anteile damals 54,8 % bzw. 19,2 %.

Der Bestand an Nutzfahrzeugen¹⁾

betrug am 31.12.2012 in Baden-Württemberg 698.336 Fahrzeuge, das waren 9,6 % des Kfz-Bestandes des Landes und 14,0 % des Nutzfahrzeugbestandes im Bundesgebiet. Den größten Anteil an den Nutzfahrzeugen hatten in Baden-Württemberg die Lastkraftwagen (304.322, 43,6 %) gefolgt von den land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (209.839, 30,0 %).

Der Bestand an **Krafträdern** betrug am 31.12.2012 in Baden-Württemberg 602.101 Fahrzeuge, das waren 8,3 % des Kfz-Bestandes des Landes und 15,1 % des Kradbestandes im Bundesgebiet. Mit + 2,5 % ist der Kradbestand gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt stärker gestiegen als der Bestand an Pkw (+ 1,6 %) und Nutzfahrzeugen (+ 1,4 %).

Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Krafträder betrug in Baden-Württemberg 13,8 % und lag damit geringfügig höher als der entsprechende Anteil im Bundesgebiet (13,6 %).

Die **Kraftfahrzeugdichte** betrug in Baden-Württemberg 676 Kfz/1.000 Einwohner. Sie lag damit um 5,6 % über dem entsprechenden Wert im Bundesgebiet von 640. Der Regierungsbezirk mit der höchsten Kfz-Dichte war Tübingen mit 715 Kfz/1.000 Einwohner gefolgt von den Regierungsbezirken Stuttgart mit 683, Freiburg mit 674 und Karlsruhe mit 642 Kraftfahrzeugen auf 1.000 Einwohner. Unter den Kreisen und kreisfreien Städten hatte der Hohenlohekreis mit 855 Kfz pro 1.000 Einwohner weiterhin die höchste Dichte. Die niedrigste Dichte wurde vom Kraftfahrtbundesamt für die Stadt Heidelberg mit gegenüber dem Vorjahr unveränderten 431 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: KRAFTFAHRZEUGBESTÄNDE AM 31.12.2012 UND VERÄNDERUNGEN ZU 2011

Baden-Württemberg	K F Z	P K W	N F Z ¹⁾	K R A D
Bestand 2012	7.290.153	5.989.716	698.336	602.101
Veränderung 2012/2011	+ 1,6 %	+ 1,6 %	+ 1,4 %	+ 2,5 %
Anteil am Bundesgebiet	13,9 %	13,8 %	14,0 %	15,1 %
Bundesgebiet				
Bestand 2012	52.391.012	43.431.124	4.976.910	3.982.978
Veränderung 2012/2011	+ 1,3%	+ 1,2%	+ 1,6%	+ 1,9%



Bestandsentwicklung in Baden-Württemberg 1980 bis 2012

Wegen einer im März 2007 vollzogenen Umstellung der Bestandsstatistik²⁾ beziehen sich die Ausführungen in den nächsten Absätzen auf die Zeiträume 1980 bis 2006 und 2007 bis 2012.

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

Seit 2007 ist der Kfz-Bestand in Baden-Württemberg um 7,0 % angestiegen. Dabei erhöhte sich der Pkw-Bestand um 6,4 %, der Bestand an Krafträdern nahm um 13,3 % zu und bei den Lkw gab es einen Zuwachs von 10,2 %.

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 %.

Zum 31.12.2012 hat sich der Bestand an Benzin-Pkw gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt leicht um 0,2 % verringert. Bei den Diesel-Pkw war dagegen ein deutlicher Zuwachs von 5,3 % zu verzeichnen.

Seit 2007 ist der Bestand an Pkw mit Ottomotor um 0,6 % zurückgegangen, **der Bestand an Pkw mit Dieselmotor hat dagegen um 22,2 % zugenommen**. Der Anteil von Diesel-Pkw an den Pkw mit Diesel- und Ottomotor insgesamt hatte am Jahresende 2011 mit 30,5 % erstmals die 30 %-Marke überschritten. 2012 ist dieser Anteil noch einmal deutlich gestiegen und zwar auf 31,7 %.

Noch stärker erhöht hat sich im Jahresvergleich der Bestand an **Pkw mit Elektro- (+ 80,5 %) und Hybridantrieb (+37,2 %)**. Mit 1.377 Elektrofahrzeugen und 8.747 Hybridfahrzeugen beträgt der Anteil dieser beiden Antriebsarten zusammen am Pkw-Bestand insgesamt am 31.12.2012 jedoch lediglich knapp 0,2 %. Durch Gas angetrieben wurden Ende 2012 47.249 Pkw. Der Bestand dieser Fahrzeuge hat sich gegenüber dem Vorjahr zwar mit + 11,1 % prozentual weiterhin stärker erhöht als der Bestand an Benzin- und Diesel-Pkw, dennoch liegt sein Anteil am Pkw-Bestand des Landes mit 0,8 % weiterhin unter 1 Prozent.

2.2 DURCHSCHNITTICHE TÄGLICHE VERKEHRSTÄRKEN (DTV)

Die Berechnungen zur Verkehrsentwicklung 2012/2011 basieren auf der Datenauswertung von 148 in Baden-Württemberg betriebenen automatischen Dauerzählstellen. Von 33 Zählgeräten auf Autobahnen, 72 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 2010 fortgeschrieben werden (www.svz-bw.de).

Bei den Landes- und Kreisstraßen wurden ab 2010 die anhand der automatischen Dauerzählstellen fortgeschriebenen Werte zugrunde gelegt. Diese Ergebnisse weichen von den Veröffentlichungen des Verkehrsmonitorings aufgrund der unterschiedlichen Hochrechnungsmethodik ab.

Nach diesen Berechnungen ergaben sich für den **Kfz-Verkehr** 2012 auf den freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs folgende DTV-Werte und Veränderungen gegenüber 2011:

	DTV (Kfz/24h)	VERÄNDERUNGEN 2012/2011	
BAB	59.653	- 1.093	- 1,8 %
B	14.320	- 72	- 0,5 %
L	4.972	- 30	- 0,6 %
K	2.519	- 15	- 0,6 %

Auf den Außerortsstraßen des Landes gab es 2012 im Vergleich zum Vorjahr allgemein Verkehrsabnahmen. Diese waren auf den Autobahnen mit - 1,8 % am stärksten. Auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen fiel der Rückgang mit - 0,5 % bzw. - 0,6 % schwächer aus. An den Werktagen Montag-Freitag lag die Verkehrsentwicklung auf ähnlichem Niveau wie an allen Tagen

des Jahres. An den Sonn- und Feiertagen waren die Verkehrsabnahmen mit Rückgängen zwischen - 2,5 % und - 3,5 % noch stärker.

TABELLE 5: VERÄNDERUNGEN DER DTV-WERTE 2012/2011

	Sonn-/Feiertage	Montag-Freitag
BAB	- 2,5 %	- 1,8 %
B	- 2,6 %	- 0,1 %
L, K	- 3,5 %	+ 0,1 %

Der **Schwerverkehr** (SV, Kfz>3,5 t zul. Gesamtgewicht) ging nach den Zuwächsen seit 2010 im Jahr 2012 wieder deutlich zurück. Dabei lag der Rückgang an allen Tagen auf allen hier betrachteten Straßen des Landes mit Werten zwischen - 3,2 % (B) und - 4,4 % (L, K) noch über dem des Kfz-Verkehrs.

TABELLE 6

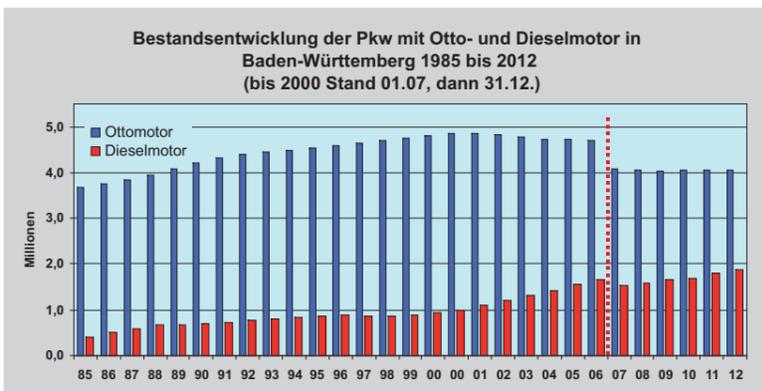
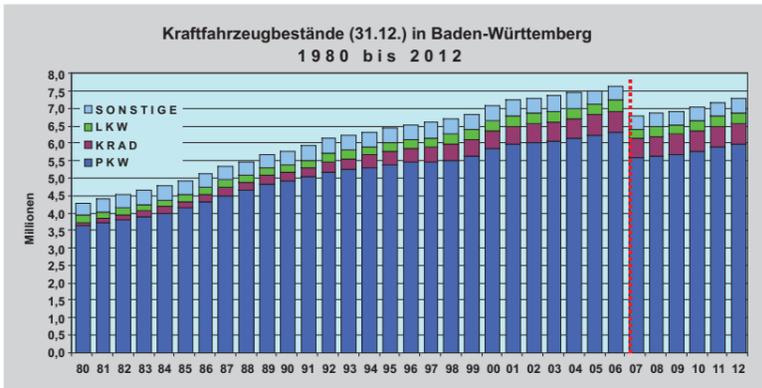
	DTV-SV (Kfz/24h)	2012/2011	Anteil
BAB	8.654	- 3,3 %	14,5 %
B	1.038	- 3,2 %	7,2 %
L	266	- 4,4 %	5,3 %
K	136	- 4,4 %	5,4 %

Hochbelastete Streckenabschnitte

Der **höchstbelastete Autobahnabschnitt** lag 2012 wie in den Vorjahren auf der A 8 zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und dem Autobahnkreuz Stuttgart mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von rd. 144.750 Kfz/24h. Es folgten die A 5 nördlich des Autobahndreiecks Karlsruhe mit 137.680 Kfz/24h und die A 81 südlich des Autobahnkreuzes Stuttgart mit 125.030 Kfz/24h. Auf der A 6 wurde die höchste Belastung bei Neckarsulm mit 96.830 Kfz/24h registriert.

Hochbelastete Bundesstraßenabschnitte mit durchschnittlich über 50.000 Kfz/24h lagen 2012 auf den zweibahnig ausgebauten Strecken der B 10: Stuttgart – Zuffenhausen (74.050), Stuttgart – Hedelfingen (70.060), Plochingen (68.110) und Ulm-Nord (54.760). DTV-Werte von mehr als 50.000 Kfz/24h wurden außerdem registriert auf der B 27 an der Zählstelle Echterdingen mit 66.920 Kfz/24h, auf der B 14 bei Korb mit 50.530 Kfz/24h und auf der B 29 an der Zählstelle Grunbach mit 50.520 Kfz/24h.

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.





Langfristige DTV-Entwicklung in Baden-Württemberg

Zwischen 1980 und 2012 ist der Verkehr auf den Autobahnen um 69,0 % von 35.296 auf 59.653 Kfz/24h gestiegen, auf den Bundesstraßen um 71,1 % von 8.371 auf 14.320 Kfz/24h, auf den Landesstraßen um 64,9 % von 3.015 auf 4.972 Kfz/24h und auf den Kreisstraßen um 72,9 % von 1.457 auf 2.519 Kfz/24h.

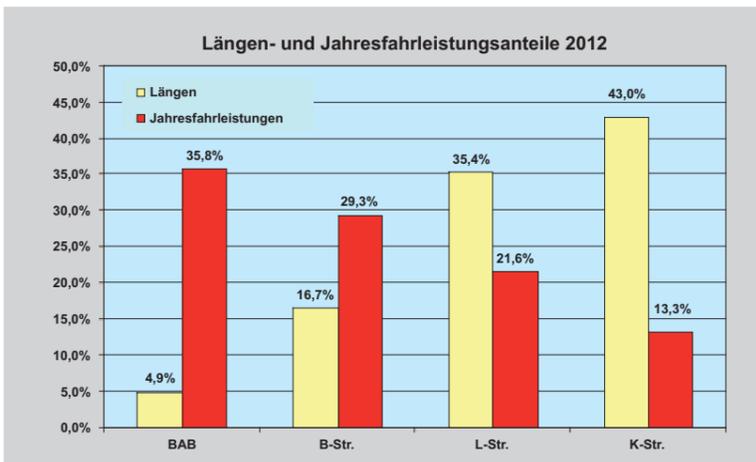
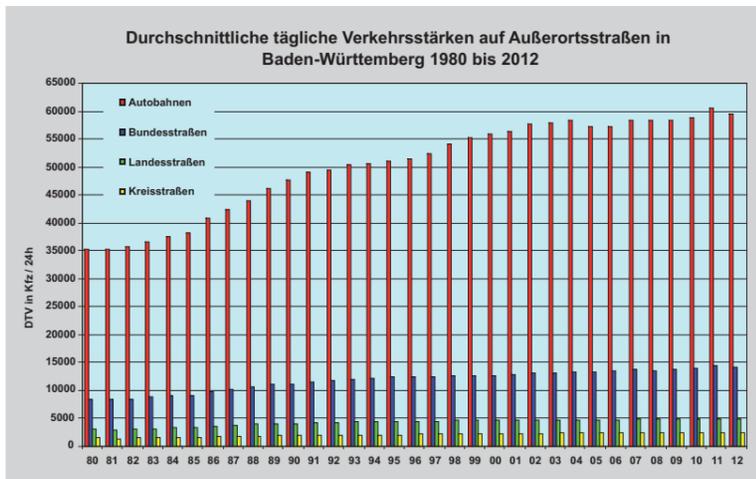


TABELLE 7

	Netzlänge 01.01.2011 [km]	Veränderung 2012/2011	Fahrleistung [Mrd. Kfzkm]	Veränderung 2012/2011
Autobahnen	1.046	- 0,1%	22.837	- 1,6%
Bundesstraßen	3.571	+ 0,1%	18.716	- 0,2%
Landesstraßen	7.594	+ 0,0%	13.819	- 0,3%
Kreisstraßen	9.214	- 0,0%	8.495	- 0,3%
BAB+B+L+K	21.425	- 0,0%	63.867	- 0,7%

Die Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken seit 1980 ist durch einen flachen Anstieg bis 1985, danach durch einen steilen Anstieg bis 1991 und danach durch wiederum relativ geringe Zunahmen gekennzeichnet, die sich auf den Bundesautobahnen zwischen 1997 und 2004 wieder etwas verstärkt haben. 2005 war die Entwicklung auf den Autobahnen erstmals in den vergangenen 26 Jahren rückläufig, 2006 bis 2010 sind wieder leichte Anstiege zu verzeichnen, die sich 2011 deutlich verstärkt haben. Danach gab es 2012 wiederum Rückgänge.

Der durchschnittliche jährliche Verkehrsanstieg lag zwischen 1980 und 1990 je nach Straßenklasse zwischen 2,8 % und 3,1 %. In dem Zeitraum 1990 bis 2012 verringerte sich der mittlere jährliche Zuwachs unabhängig von der Straßenklasse auf rd. 1 %.

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 2012 rd. 22,837 Mrd. Kfzkm zurückgelegt.

Damit wurden auf den Autobahnen auch 2012 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 2012 von allen Kraftfahrzeugen 63,867 Mrd. Kfzkm zurückgelegt. Das sind gegenüber dem Vorjahr 0,7 % weniger und gegenüber 1980 76,5 % mehr. Auf den Autobahnen hat sich die Fahrleistung seit 1980 mehr als verdoppelt. Der BAB-Fahrleistungsanteil im Jahr 2012 betrug 35,8 %. Der Längenanteil am Außerortsnetz der BAB, B-, L- und K-Straßen betrug dagegen nur 4,9 %.

Bei den Kreisstraßen waren die Verhältnisse umgekehrt: Einem nur geringen Fahrleistungsanteil von 13,3 % stand ein Längenanteil von 43,0 % gegenüber.

2.4 GRENZÜBERSCHREITENDER KFZ-VERKEHR

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

Bei den Zählungen handelte es sich anfangs noch um eine Kombination aus manuellen 7-bis 16-Stunden-Zählungen an 8 Zähltagen pro Jahr und automatischen Zählungen mit transportablen Zählgeräten, die viermal jährlich an den Grenzübergängen für die Dauer von jeweils einer Woche zum Einsatz kamen. Die manuellen Zählungen und die Zählungen mit transportablen Geräten wurden sukzessive durch solche mit stationären, automatischen Zählgeräten er-

setzt. Seit 1996 werden die Erhebungen des grenzüberschreitenden Verkehrs nur noch mit diesen automatischen Dauerzählgeräten durchgeführt.

Alle installierten Geräte registrieren den Verkehr differenziert nach 8 Fahrzeugarten.

Diese Geräte sind inzwischen an 9 Grenzübergängen nach Frankreich und an 14 Übergängen zur Schweiz fest installiert und erfassen damit rd. 96 % des grenzüberschreitenden Pkw-Verkehrs und annähernd 100 % des schweren Güterverkehrs (Lkw > 3,5 t mit und ohne Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge) mit Frankreich sowie fast 70 % des Pkw-Verkehrs und über 85 % des schweren Güterverkehrs mit der Schweiz. Somit steht für die Hochrechnung auf die Jahreswerte 2012 für den grenzüberschreitenden Verkehr insgesamt eine gesicherte Datenbasis zur Verfügung.





Ergebnisse nach Fahrzeugarten

Für das Jahr 2012 wurden folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken im grenzüberschreitenden Kfz-Verkehr Baden-Württembergs ermittelt:

TABELLE 8: GRENZÜBERSCHREITENDER VERKEHR

	Kfz	Pkw	Krad	Pkw mit Anh.	Bus	Lkw <3,5t	Lkw >3,5t	Lkw mit Anh.	Sattel-KFZ
Frankreich	142.684	120.216	1.721	1.042	575	7.592	1.684	1.764	8.090
2012/2011	+ 1,9 %	+ 2,6 %	- 5,5 %	- 2,8 %	- 0,9 %	+ 1,6	- 4,0 %	- 8,1 %	- 2,9 %
Schweiz	288.339	261.496	5.123	1.280	920	10.442	2.561	1.679	4.840
2012/2011	+ 1,6 %	+ 1,9 %	- 8,1 %	- 4,2 %	+ - 3,0 %	+ 4,7 %	- 0,6 %	- 7,8 %	- 3,5 %

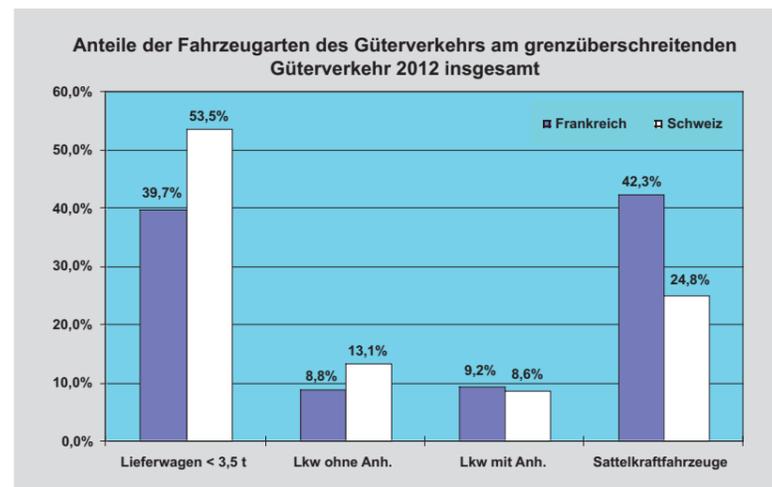
Der durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehr entwickelte sich an den Grenzübergängen mit einem Anstieg von insgesamt 1,7 % stärker als im Gesamtnetz des Landes (-1,0 %). Nach Frankreich war der Zuwachs mit + 1,9 % etwas höher als zur Schweiz mit + 1,6 %.

Der Personenverkehr mit Frankreich hat bei den Pkw gegenüber 2011 um 2,6 % zugenommen, bei den Bussen um - 0,9 % abgenommen. Für die Kräder gab es – wohl witterungsbedingt – starke Abnahmen von - 5,5 %. An den Grenzübergängen zur Schweiz hat sich der Pkw-Verkehr mit + 1,9 % ebenfalls erhöht. Bei den Krädern gab es auch hier mit - 8,1 % die stärksten Abnahmen.

Der schwere Güterverkehr (SGV) mit Fahrzeugen über 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lkw mit und ohne Anhänger sowie Sattelkraftfahrzeuge) nahm an der Grenze mit Frankreich um - 3,9 % ab, an den Übergängen mit der Schweiz lagen die Abnahmen mit - 3,5 % auf ähnlichem Niveau.

Je nach Fahrzeugart lagen die Rückgänge an den französischen Grenzen zwischen - 2,9 % (Sattel) und - 8,1 % (Lkw mit Anh.). An den Grenzen zur Schweiz wurden bei den Lkw mit Anhänger ebenfalls die stärksten Abnahmen registriert (- 7,8 %). Bei den Sattelkraftfahrzeugen betrug der Rückgang - 3,5 %. In den Jahren von 2004 bis 2008 hatten diese mit Werten zwischen + 7 % von 2007 nach 2008 und + 17 % von 2004 nach 2005 noch die stärksten Zunahmen im grenzüberschreitenden Verkehr verzeichnet.

Der leichte Güterverkehr mit Fahrzeugen bis zu 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lieferwagen) hat an den Grenzen mit Frankreich um 1,6 % zugenommen, mit + 4,7 % war der Zuwachs an den Grenzen mit der Schweiz noch stärker. Somit stieg der Anteil der Lieferwagen am Güterverkehr insgesamt an den französischen Grenzübergängen von 38,4 % im Vorjahr auf 39,7 % in 2012 und zur Schweiz von 51,4 % auf 53,5 %.



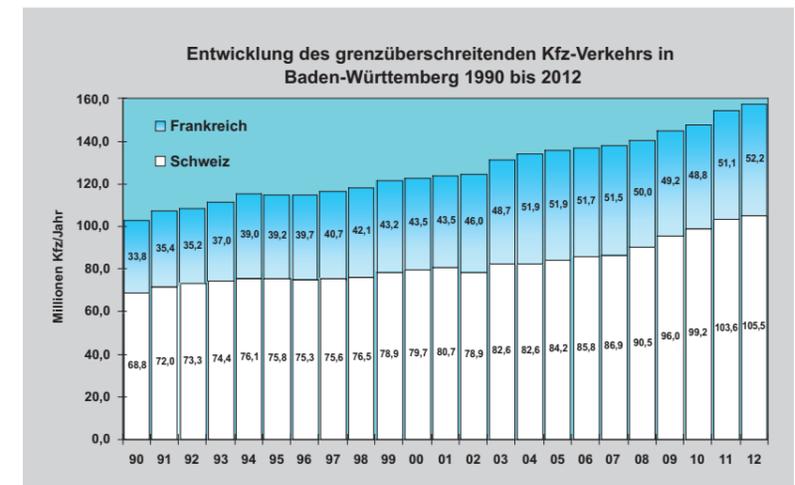
Höchstbelastete Grenzübergänge

Der mit Abstand höchstbelastete Grenzübergang zwischen **Frankreich** und Baden-Württemberg war die Europabrücke bei Kehl (B 28). 2012 wurde dort mit 33.343 Kfz/24h 23,4 % des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs mit Frankreich abgewickelt. Spitzentag war Samstag der 14.07. (Nationalfeiertag in Frankreich) mit 49.291 Kfz. Die beiden höchsten Stundenwerte wurden auf der Europabrücke mit über 4.000 Kfz ebenfalls am 14.07. zwischen 15 und 17 Uhr registriert. Hochbelastete Übergänge waren weiterhin Weil-Palmrainbrücke (B 532) mit 17.085 Kfz/24h und einem Anteil von 12,0 % am Grenzverkehr mit Frankreich. Es folgte Breisach (B 31) mit 14.885 Kfz/24h (Anteil 10,4%). Der Autobahnübergang Neuenburg (A 5) lag mit 14.215 Kfz/24h (Anteil 10,0 %) weiterhin erst an vierter Stelle.

Von den Grenzübergängen zwischen Baden-Württemberg und der **Schweiz** war der BAB-Übergang Weil am Rhein (A 5) mit 30.656 Kfz/24h weiterhin der höchstbelastete. Hier wurden 10,6 % des Grenzverkehrs mit der Schweiz abgewickelt. Spitzentag war Freitag der 27.07. (Do 26.07. Ferienbeginn in Baden-Württemberg) mit 44.842 Kfz. Die höchste Stunde wurde am Samstag den 29.12. mit 3.410 Kfz zwischen 11 und 12 Uhr registriert. Die zweithöchste Belastung hatte Rheinfelden (A 861) mit 22.653 Kfz/24h (Anteil 7,9 %) gefolgt von Lörrach-Stetten (B 317) mit 17.801 Kfz/24h (Anteil 6,2 %) und der Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (B 33n) mit 17.175 Kfz/24h (Anteil 6,0 %). Mit 15.633 Kfz/24h (Anteil 5,4 %) folgten der Grenzübergang Bietingen (B 34) und mit 12.656 Kfz/24h (Anteil 4,4 %) der Übergang Weil-Friedlingen (B 317).

Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr 1990 bis 2012

Im Jahr 2012 haben insgesamt 157,7 Millionen Kraftfahrzeuge die Grenzen des Landes von und nach Frankreich und zur Schweiz passiert, davon 52,2 Millionen (33 %) die französischen, 105,5 Millionen (67 %) die schweizer Grenzen. Seit 1990 (Beginn der systematischen Erhebungen) ist der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr insgesamt um 53,7 % gestiegen, mit Frankreich um 53,3 %, mit der Schweiz um 54,4 %.



Seit Inkrafttreten des Schengener Abkommens (1992) nahm der grenzüberschreitende Verkehr insgesamt um 45,3 % zu, zwischen Frankreich und Baden-Württemberg betrug der Zuwachs 48,3 %, zwischen der Schweiz und Baden-Württemberg 43,9 %. Die Fahrleistung auf den Außerortsstraßen (BAB, B, L, K) des Landes insgesamt ist in diesem Zeitraum nur um knapp 21,0 % 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

TABELLE 9: UNFÄLLE UND VERUNGLÜCKTE 2012 IN BADEN-WÜRTTEMBERG UND VERÄNDERUNGEN 2012/2011

	Unfälle mit Personenschaden		Leichtverletzte		Dabei Schwerverletzte		Getötete	
	Anzahl	Veränderung	Anzahl	Veränderung	Anzahl	Veränderung	Anzahl	Veränderung
Alle Straßen	35.856	- 1,8%	37.479	- 1,7%	9.138	- 0,6%	471	- 2,3%
davon								
innerorts	23.306	- 2,2%	23.604	- 2,6%	4.664	- 1,3%	118	-14,5%
außerorts	12.550	- 1,2%	13.875	- 0,0%	4.474	+ 0,1%	353	+ 2,6%
darunter								
Autobahnen	1.876	- 6,3%	2.594	- 3,2%	496	- 5,0%	54	+ 31,7%
übrige Straßen	10.674	- 0,2%	11.281	+ 0,8%	3.978	+ 0,8%	299	- 1,3%
darunter								
Bundesstraßen	3.548	+ 2,5%	4.205	+ 2,6%	1.272	+ 2,7%	122	- 1,6%
Landesstraßen	3.760	+ 0,9%	3.981	+ 3,4%	1.455	+ 5,7%	99	- 1,0%
Kreisstraßen	2.183	+ 0,1%	2.097	- 1,1%	820	+ 0,5%	60	+ 7,1%
Gemeindestraßen	1.183	- 11,4%	998	- 11,5%	431	- 16,6%	18	- 21,7%

3.1 UNFALLSITUATION 2012/2011

Bei der Unfallaufnahme wird von der Polizei nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden³⁾ und Unfällen mit Personenschaden differenziert. Die Entwicklung 2012 stellt sich wie folgt dar:

Auf allen Straßen des Landes wurden insgesamt 287.909 Straßenverkehrsunfälle registriert. Dies ist im Vergleich zu 2011 (278.627) ein Anstieg von 3,3 %. Die Unfälle mit Sachschaden erhöhten sich um 4,1 % auf 252.053 (2011: 242.096).

Die Zahl der **Unfälle mit Personenschaden** ging um 1,8 % auf 35.856 zurück. Die Zahl der bei diesen Unfällen insgesamt verletzten Personen sank um 1,5 % auf 46.617 (Leichtverletzte: 37.479 - 1,7 %, Schwerverletzte: 9.138 - 0,6 %).

Bei den **getöteten Verkehrsteilnehmern** war die Entwicklung ebenfalls rückläufig: Mit 471 lag die Zahl noch um - 2,3 % unter dem bisherigen Tiefststand der statistischen Auswertung im Vorjahr von 482 Getöteten. Mit 43 Getöteten je 1 Million Einwohner lag Baden-Württemberg leicht unter dem Bundesdurchschnitt (44).

Innerorts (einschl. Gemeindestraßen) verringerte sich 2012 die Anzahl Getöteter um 14,5 % auf 118.

Außerorts stieg dagegen die Anzahl Getöteter und zwar um 2,6 % auf 353.

Auf den **Autobahnen** wurden 2012 bei Verkehrsunfällen 54 Personen getötet. Das waren 13 (+ 31,7 %) mehr als im Jahr 2011. In den anderen Unfallkategorien gab es allerdings Abnahmen: Unfälle mit Personenschaden - 6,3 %, dabei Leichtverletzte - 3,2 % und Schwerverletzte - 5,0 %.

Auf den **übrigen Außerortsstraßen** hat die Anzahl der Personenschadensunfälle insgesamt um 0,2 % abgenommen. Die Zahl der dabei Verletzten stieg um 0,8 % auf 15.259. Die Anzahl der Getöteten sank dagegen um 1,3 % auf 299.

Betrachtet man die Entwicklung bei der Anzahl Getöteter differenziert nach Straßengruppen außerorts, zeigt sich, dass auf den Bundesstraßen 2 Personen auf den Landesstraßen 1 Person, und auf den Gemeindestraßen 5 Personen weniger bei Straßenverkehrsunfällen getötet wurden als im Vorjahr. Eine Ausnahme bilden die Kreisstraßen, dort gab es mit 60 Unfallopfern 4 mehr (+ 7,1 %) als 2011.

Im **Bundesgebiet** wurden 2012 nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes 299.637 Personenschadensunfälle registriert, 2,2 % weniger als 2011. Die Zahl der Getöteten, die sich 2011 erstmals seit 20 Jahren wieder erhöht hatte, verringerte sich 2012 um 409 Personen (- 10,2 %) auf 3.600 Verkehrsteilnehmer. Damit lag sie auf dem niedrigsten Stand seit 1950.

3.2 LANGFRISTIGE UNFALLENTWICKLUNG 1970 BIS 2012

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 2012 auf die Unfälle mit Personenschaden und auf die bei diesen Unfällen Verletzten und Getöteten:

1970 wurden von der Polizei in Baden-Württemberg 50.414 **Unfälle mit Personenschaden** registriert. Bis zum Ende der 70er Jahre stieg diese Zahl auf rd. 54.000, um danach nahezu kontinuierlich zurückzugehen. Mit 33.931 Unfällen wurde 2010 ein neuer Tiefststand bei den Unfällen mit Personenschaden auf den Straßen im Land registriert. Nach dem Anstieg 2011 um 7,7 % gab es 2012 eine Abnahme um -1,8 % auf 35.856. Gegenüber dem bisherigen Höchststand von 54.008 aus dem Jahr 1978 bedeutet dies einen Rückgang von knapp 34 %.

Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen **verunglückten** Personen ging zwischen 1970 und 2012 von 77.410 auf 47.088 um 39,2 % zurück. Bei den Getöteten war der Rückgang seit 1970 am stärksten. Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer betrug 2012 mit 471 Personen nur noch knapp ein sechstel der 1970 getöteten 2.798 Verkehrsteilnehmer.

TABELLE 10

	2012	1970	2012/70
Getötete	471	2.798	- 83,2%
Schwerverletzte	9.138	22.822	- 60,0%
Leichtverletzte	37.479	51.790	- 27,6%

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. 2012 waren es mit 255 bzw. 13 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 2012 wieder für die Autobahnen ermittelt (82 Unfälle mit Personenschaden je Mrd.Kfzkm). Am höchsten waren die Unfallraten auf den Landesstraßen (272), gefolgt von den Kreisstraßen (257) und den Bundesstraßen (190). Auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen haben sich die Unfallraten gegenüber 2011 erhöht, am stärksten mit + 2,7 % auf den Bundesstraßen. Auf den Autobahnen nahmen die Raten mit - 4,7 % weiter ab.

TABELLE 11: UNFALLRATEN (UNFÄLLE JE MRD.KFZKM) 2012 AUSSERORTS UND VERÄNDERUNGEN ZU 2011

	Autobahnen	Bundesstraßen	Landesstraßen	Kreisstraßen
Unfälle mit Personenschaden	82 - 4,7 %	190 + 2,7 %	272 + 1,1 %	257 + 0,4 %
Verletzte	135 - 2,2 %	293 + 2,8 %	393 + 4,2 %	343 - 0,6 %
Getötete	2 + 33,8 %	7 - 1,4 %	7 - 0,7 %	7 + 7,5 %

Die **Verletztenraten** waren auf den Autobahnen und den Kreisstraßen rückläufig (- 2,2 % und - 0,6%), auf den übrigen Außerortsstraßen stiegen sie an: Bundesstraßen + 2,8 %, Landesstraßen + 4,2 %.

Die **Getötetenraten** nahmen 2012 auf den Autobahnen und auf den Kreisstraßen zu (+ 33,8 % bzw. + 7,5 %), auf den Bundesstraßen verringerten sie sich um 1,4 % und auf den Landesstraßen um 0,7 %.

Die Zahlen zeigen, dass die Autobahnen auch 2012 trotz der Zunahme getöteter Verkehrsteilnehmer von 2011 nach 2012 weiterhin die sichersten Außerortsstraßen waren.





Die **Raten der Unfälle mit Personenschaden** sind – langfristig betrachtet – deutlich rückläufig. Auffällige Zunahmen gab es nur von 1982 nach 1983,

TABELLE 12

	2012/00	2012/90	2012/80
BAB	- 35,0 %	- 53,1 %	- 60,9 %
B	- 38,5 %	- 50,3 %	- 64,9 %
L	- 33,3 %	- 47,7 %	- 58,9 %
K	- 31,0 %	- 45,0 %	- 58,7 %

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 in 2012 auf allen hier betrachteten Straßengruppen mehr als halbiert.

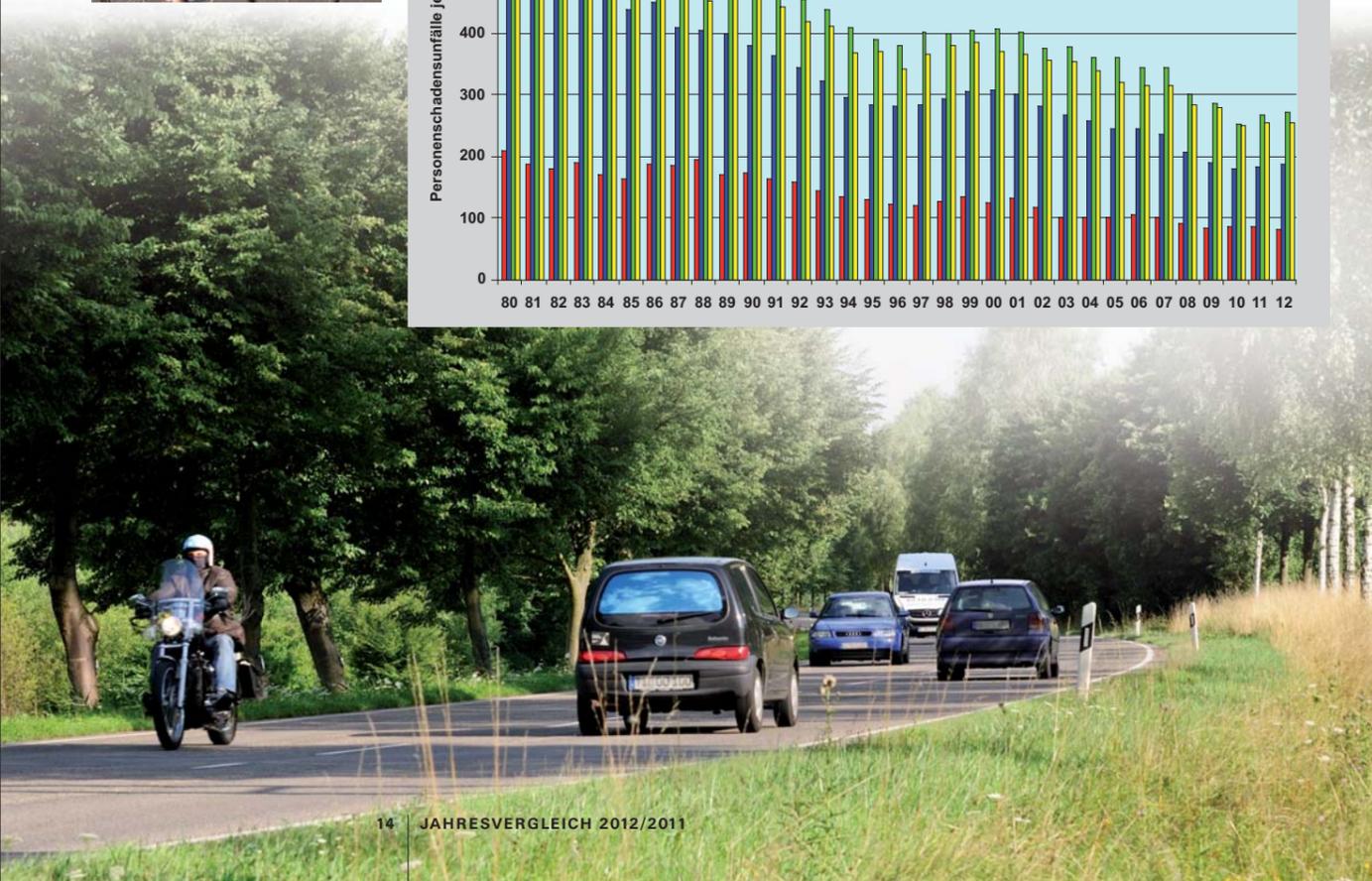
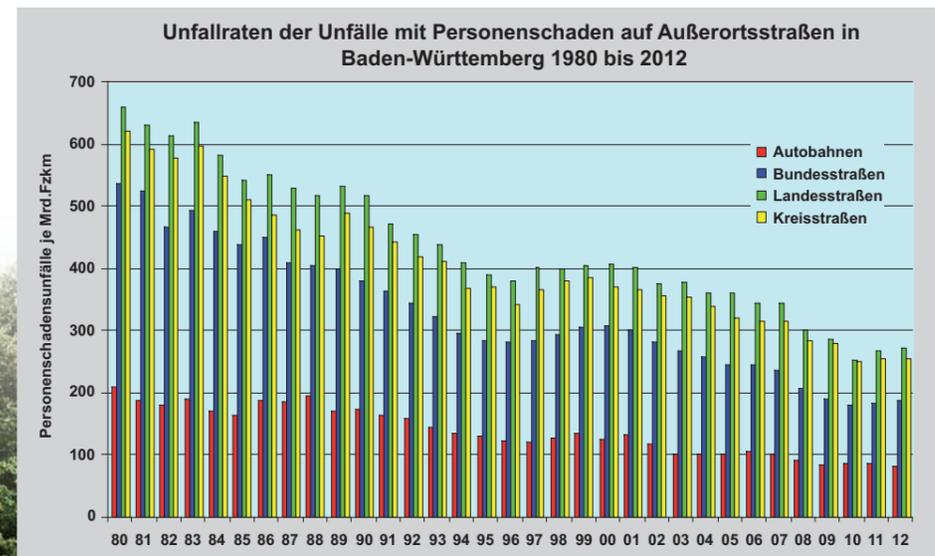
3.4 UNFALLURSACHEN

Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden waren 2012 (Anteile des Vorjahres in Klammern):

- Fehler der Fahrer von Kraftfahrzeugen: Sie verursachten innerorts 78,9 % (78,0 %), außerorts 92,1 % (92,0 %) aller Personenschadensunfälle:

TABELLE 13

Fahrer von	Innerorts [%]		Außerorts [%]	
	2012	2011	2012	2011
Pkw	64,7	63,5	70,7	69,9
Krädern	7,5	7,6	11,2	11,6
Lkw	5,1	5,3	8,6	8,8
anderen Kfz	2,0	2,0	1,8	1,9



- Radfahrer verursachten innerorts 15,3 % (16,1 %), außerorts 5,6 % (5,8 %),

- Fußgänger verursachten – wie im Vorjahr – innerorts 4,1 % und außerorts 0,7 % der Personenschadensunfälle.

- Schlechte Straßenverhältnisse, insbesondere Schnee- und Eisglätte, waren innerorts für 4,4 % (3,3 %) und außerorts für 11,0 % (8,7 %) der Personenschadensunfälle mitverantwortlich.

- 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 2012 nach Ortslagen getrennt – unterschiedlich (Vorjahreszahlen in Klammern):

Innerorts überwogen

- Abbiegen, Wenden, Einbiegen: 21,5 % (21,9 %),
- Missachten der Vorfahrt: 21,3 % (21,8 %),
- zu geringer Abstand: 15,0 % (14,2 %),
- nicht angepasste Geschwindigkeit: 11,8 % (11,9 %),
- Alkohol: 5,0 % (5,3 %),
- falsche Straßenbenutzung: 4,0 % (3,9 %),
- Überholen: 3,1 % (3,4 %).

Außerorts überwogen

- Geschwindigkeit: 34,7 % (34,1 %),
- zu geringer Abstand: 18,3 % (17,8 %),
- Missachten der Vorfahrt: 13,4 % (13,9 %),
- Überholen: 8,3 % (7,9 %),
- Ab-, Einbiegen, Wenden: 7,4 % (7,3 %),
- Alkohol: 5,8 % (5,9 %).

Innerorts gehörten 2012 „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Einbiegen“ sowie „Missachten der Vorfahrt“ zu den häufigsten fahrerbedingten Fehlern, die zu Personenschadensunfällen führten. Obwohl außerorts die Ursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ seit 2005 von fast 42 % auf unter 35 % im Jahr 2012 zurück gegangen ist, war sie auf den Außerortsstraßen weiterhin die mit Abstand häufigste Ursache für Personenschadensunfälle, gefolgt von „zu geringer Abstand“.

Von noch größerer Bedeutung war die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ bei den Getöteten: Für 211 (42,7 %) der in 2012 tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer war ursächlich die Geschwindigkeit verantwortlich.

Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge waren 2012 beteiligt (Vorjahreszahlen in Klammern):

TABELLE 14

	innerorts (%)	außerorts (%)
Pkw-Fahrer	46,6 (47,1)	65,7 (65,1)
Krad-Fahrer	7,6 (10,9)	14,2 (16,9)
Lkw-Fahrer	10,7 (10,1)	11,3 (8,4)
Busfahrer	0,6 (0,0)	0,3 (0,3)
Radfahrer	15,3 (15,2)	3,7 (4,4)
Fußgänger	17,8 (14,5)	3,1 (3,2)

Auf den Autobahnen waren Pkw-Fahrer zu 51,9% (53,7%), Lkw-Fahrer zu 37,0% (39,0%), und Kradfahrer zu 7,4 % (4,9 %) an Unfällen mit Getöteten beteiligt.





Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme
Die Anzahl **Verunglückter** (Verletzte und Getötete) hat sich 2012 gegenüber dem Vorjahr um - 1,5 % auf 47.088 Verkehrsteilnehmer insgesamt verringert. Dazu haben die Rückgänge bei den verunglückten Lkw-Insassen (- 2,6 %) und „Sonstigen“ (- 7,3 %) sowie insbesondere bei den Zweiradfahrern beigetragen: Bei den Radfahrern - 6,0 %, bei den Mofa- und Mopedfahrern - 3,1 % und am stärksten bei den Motorradfahrern - 9,2 %. Bei diesen Gruppen war die Anzahl Verunglückter im Vorjahr gegenüber 2010 noch besonders stark gestiegen.
Die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen erhöhte sich im Vergleich zu 2011 um 1,4 %, bei den Fußgängern war ein leichter Anstieg von 0,6 % zu verzeichnen.

Bei der Anzahl der **Getöteten** war auch 2012 insgesamt wieder ein Rückgang zu registrieren. Mit - 2,3 % fiel dieser jedoch schwächer aus als in den vergangenen 5 Jahren. Rückläufig war die Anzahl bei den Radfahrern und Motorradfahrern, den Mofa- und Mopedfahrern, bei den Fußgängern und bei den sonstigen Verkehrsteilnehmern.
Erhöht hat sich dagegen die Anzahl getöteter Verkehrsteilnehmer bei Pkw- und Lkw-Insassen.

Die Zahl der **Verletzten** (Schwer- und Leichtverletzte) insgesamt verringerte sich gegenüber 2011 um 1,5 % auf 46.617.

TABELLE 15: VERUNGGLÜCKTE NACH ART DER VERKEHRSBETEILIGUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2012

	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	12/11	Anteil	Anzahl	12/11	Anteil	Anzahl	12/11	Anteil
Pkw-Insassen	26.823	1,3%	57,5%	246	15,0%	52,2%	27.069	1,4%	57,5%
Lkw-Insassen	933	-3,4%	2,0%	16	100,0%	3,4%	949	-2,6%	2,0%
Motorradfahrer	3.932	-8,9%	8,4%	77	-23,0%	16,3%	4.009	-9,2%	8,5%
Mofa-/Mopedfahrer	2.318	-3,1%	5,0%	14	-6,7%	3,0%	2.332	-3,1%	5,0%
Radfahrer	7.885	-6,0%	16,9%	43	-6,5%	9,1%	7.928	-6,0%	16,8%
Fußgänger	3.602	1,1%	7,7%	63	-22,2%	13,4%	3.665	0,6%	7,8%
Sonstige	1.124	-6,9%	2,4%	12	-33,3%	2,5%	1.136	-7,3%	2,4%
Insgesamt	46.617	-1,5%	100,0%	471	-2,3%	100,0%	47.088	-1,5%	100,0%



Langfristige Entwicklung

Die Anzahl verunglückter **Pkw-Insassen** lag trotz des zwischenzeitlichen Anstiegs Ende der 80er Jahre und der leichten Zuwächse zwischen 1998 bis 2001 und von 2010 bis 2012 auf 27.069 Verunglückte um über 41 % unter dem Höchststand des Jahres 1978 von damals mehr als 46.000.

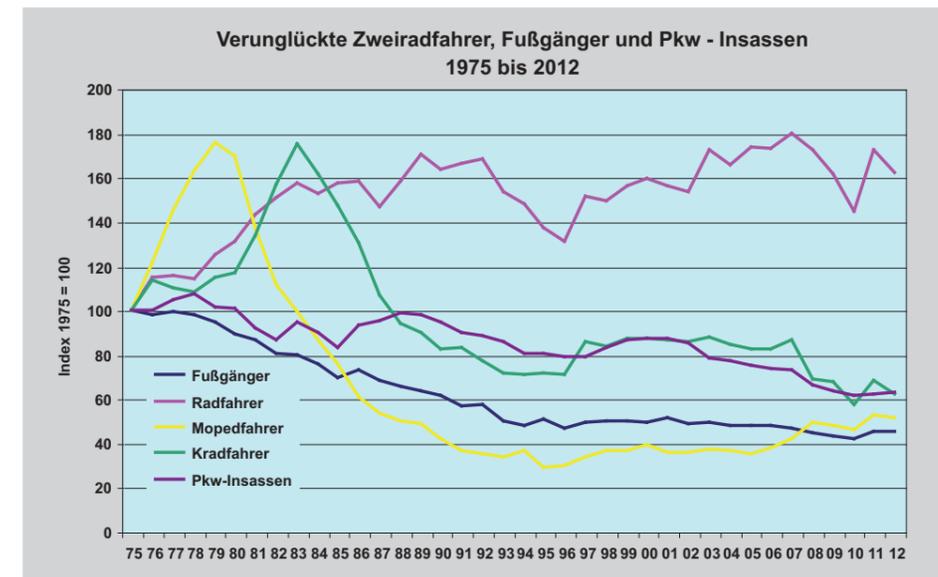
Die Zahl der verunglückten **Motorradfahrer** stieg zwischen 1975 und 1983 von 6.462 auf 11.330 und ging dann bis 1996 trotz weiter gestiegener Bestandszahlen kontinuierlich zurück. Von 1996 nach 1997 gab es einen deutlichen Anstieg, danach war die Entwicklung tendenziell rückläufig bis zum bisherigen Tiefstand in 2010 von 3.709 verunglückten Motorradfahrern. Nach dem deutlichen Anstieg im Jahr 2011 auf 4.414 folgte 2012 ein Rückgang um 9,2 % auf 4.009. Das bedeutet – bezogen auf den Höchststand von 1983 (11.330) – eine Verringerung von 64,6%.

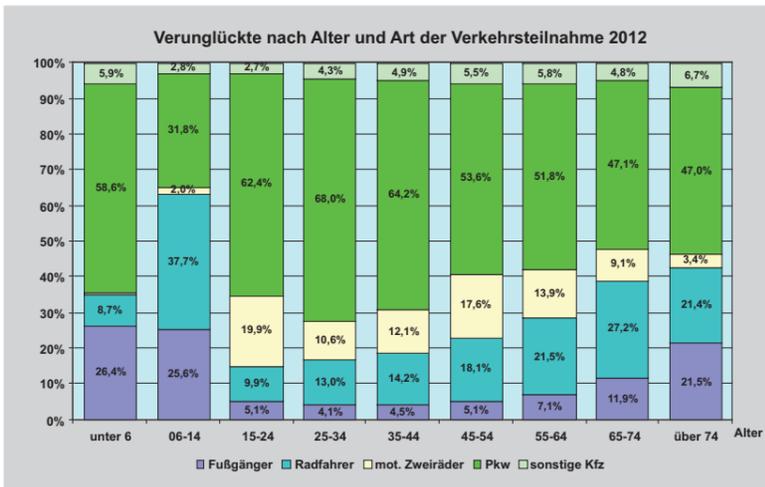
Die Anzahl verunglückter **Mofa- und Mopedfahrer** stieg zwischen 1975 und 1979 von 4.550 auf 7.988, danach war die Entwicklung – unterbrochen von einem Anstieg 1994 – bis in die Jahre 1995 (1.330) und 1996 (1.352) rückläufig. Nach dem Anstieg 2011 um 15 %

wurden 2012 wieder 3,1 % weniger registriert als im Vorjahr. Die 2.332 verunglückten Mofa- und Mopedfahrer bedeuten gegenüber dem Höchststand des Jahres 1979 (7.988) einen Rückgang von rd. 71 %. Gegenüber dem Tiefstand 1995 von 1.330 liegt die Anzahl 2012 allerdings um über 75 % höher.

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 2012 mit 7.928 verunglückten Radfahrern um fast 10 % unterschritten.

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, 2012 waren es mit 3.665 rd. 55 % weniger. Die Zahl lag 2012 um 7,7 % über dem bisherigen Tiefstand aus dem Jahr 2010.





Verunglückte nach Alter und Art der Verkehrsteilnahme

Von den in Baden-Württemberg im Jahr 2012 verunglückten 47.088 Verkehrsteilnehmern waren 7,7 % unter 15 Jahre alt, 55,7 % lagen in der Altersklasse 15 bis 44 Jahre, 36,6 % der Verunglückten waren 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 (rd. 59 %) oder als Fußgänger (rd. 26 %).

- Bei den 6- bis 14-Jährigen überwog mit rd. 38 % die Beteiligung als Radfahrer, gefolgt von einer Verkehrsbeteiligung als Pkw-Mitfahrer (rd. 32 %) und als Fußgänger (25,6 %).

- Zwischen 15 und 24 war der Anteil der Personen, die mit motorisierten Zweirädern verunglückten, mit rd. 20 % besonders hoch. Zwischen 25 und 64 lag er dann jeweils über 10 %, in der Altersgruppe zwischen 45 und 54 mit 17,6 % am zweithöchsten.

- Die in den Altersklassen ab 15 Jahre Verunglückten waren überwiegend Fahrer oder Mitfahrer von Pkw, dies gilt mit 68,0 % insbesondere für die Altersgruppe 25 bis 34.

- Ab dem 55. Lebensjahr stieg wieder der Anteil der Fußgänger und Radfahrer an den Verunglückten. In der Altersklasse 75 und älter lag er 2012 mit zusammen 42,9 % (Fußgänger 21,5 %; Radfahrer 21,4 %) allerdings noch unter dem Anteil der Pkw-Insassen von 47,0 %.



4 Ausblick

Aus den automatischen Dauerzählstellen des Landes liegen Zahlen zur **Verkehrsentwicklung** auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes für das 1. Halbjahr 2013 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt vor:

TABELLE 16:

	Kfz Mo-So [Kfz/24h]	SV ⁴⁾ Mo-Fr [Kfz/24h]
Autobahnen	- 0,5 %	+ 1,5 %
Bundesstraßen	- 1,1 %	- 1,4 %
Landesstraßen	- 1,0 %	- 1,4 %

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

Vorläufige Zahlen zur **Unfallentwicklung** auf den Straßen des Landes insgesamt lagen bei Redaktionsschluss für Januar bis März 2013 im Vergleich zum Vorjahresquartal wie folgt vor:

Unfälle mit Personenschaden	- 16,5 %
Getötete	- 20,0 %
Schwerverletzte	- 15,4 %
Leichtverletzte	- 16,1 %

VERTEILERHINWEIS

Diese Informationsschrift wird von der Landesregierung in Baden-Württemberg im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Verpflichtung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit herausgegeben.

Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidaten oder Helfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen.

Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel.

Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der Wahlwerbung.

Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteinahme der Herausgeberin zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift dem Empfänger zugegangen ist.

QUELLEN

Regierungspräsidium Tübingen, Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg, Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg, Ergebnisse Jahr 2012.
Internet: <http://www.svz-bw.de>

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, Die Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 2012

Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, Statistische Mitteilungen, FZ 1

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, www.destatis.de

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





Baden-Württemberg