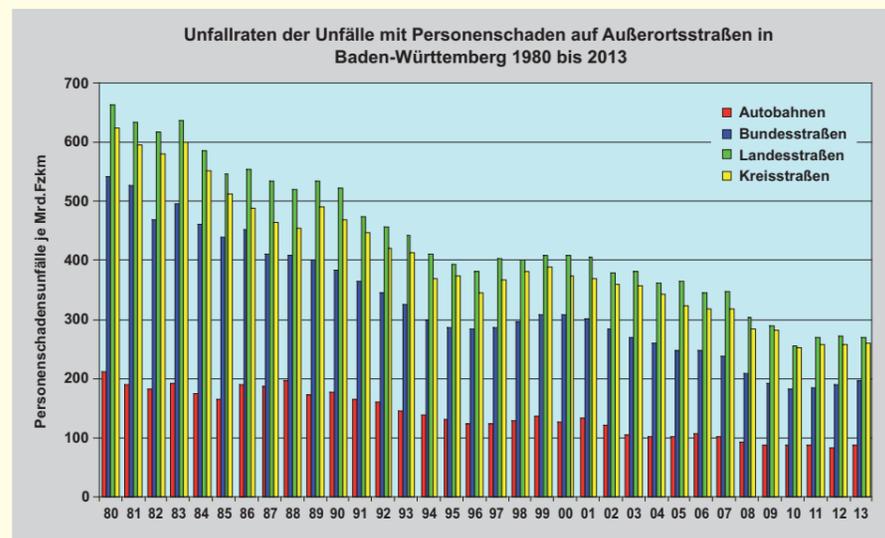




# Straßenverkehr in Baden-Württemberg

 Jahresvergleich 2013/2012



Baden-Württemberg



## INHALT

<b>1 Überblick</b> .....	<b>4</b>
<b>2 Verkehr</b> .....	<b>5</b>
2.1 Kfz-Bestand .....	5
2.2 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) .....	8
2.3 Jahresfahrleistungen .....	10
2.4 Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr .....	11
<b>3 Unfallgeschehen</b> .....	<b>14</b>
3.1 Unfallsituation 2013/2012 .....	14
3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2013 .....	16
3.3 Unfallraten .....	16
3.4 Unfallursachen .....	17
<b>4 Ausblick</b> .....	<b>22</b>
Quellen, Verteilerhinweis .....	23

### 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

Mai 2015

Fotografie und Gestaltung:  
Maerzke Grafik Design, Leonberg

Das Heft wird in beschränkter Stückzahl herausgegeben;  
die Arbeit ist in den Internet-Auftritt des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur  
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

Mai 2015



# 1 Überblick

TABELLE 1

Außerorts	Durchschnittlicher täglicher Verkehr Kfz/24h		Jahresfahrleistung		Unfälle mit Personenschaden		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden je Mrd.Kfzkm	
	13/12		Mrd.Kfzkm	13/12	Anzahl	13/12		13/12
<b>Autobahnen</b>	60.300	+ 1,1 %	23,198	+ 1,2 %	2.021	+ 7,7 %	87	+ 6,5 %
<b>Bundesstraßen</b>	14.350	+ 0,2 %	18,746	+ 0,0 %	3.650	+ 2,9 %	195	+ 2,8 %
<b>Landesstraßen</b>	5.000	+ 0,6 %	13,821	+ 0,1 %	3.708	- 1,4 %	268	- 1,5 %
<b>Kreisstraßen</b>	2.535	+ 0,6 %	8,525	+ 0,4 %	2.208	+ 0,9 %	258	+ 0,6 %

Auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes (Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) in Baden-Württemberg ist die Verkehrsmenge 2013 gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Dies gilt auch für die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf den Außerortsstraßen insgesamt. Der Kfz-Bestand hat ebenfalls weiterhin zugenommen.

Die Entwicklungen im Einzelnen:

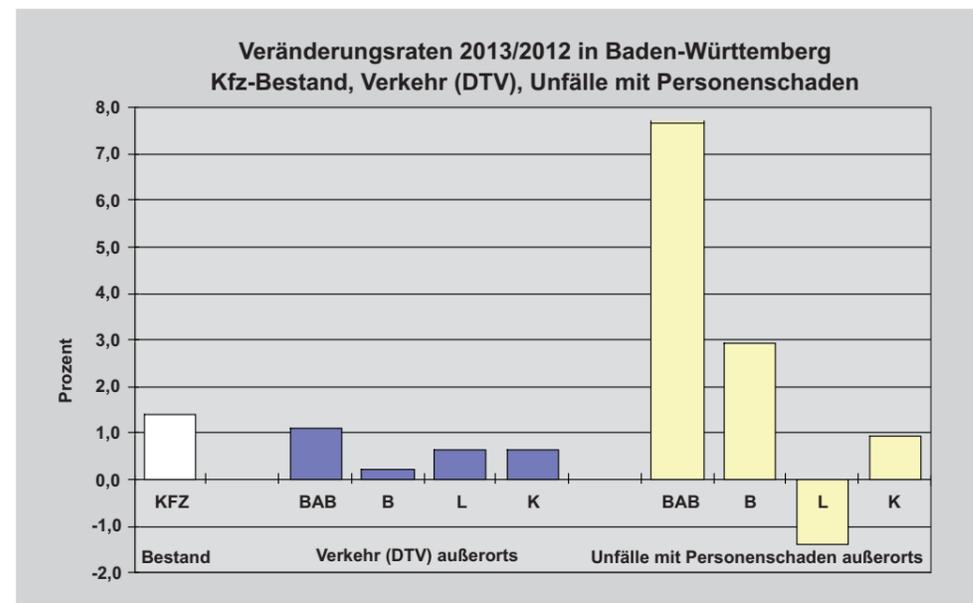
Die mittlere Verkehrsbelastung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, DTV) erhöhte sich auf den Straßen im Durchschnitt um 0,9 %. Auf den Autobahnen betrug der Zuwachs 1,1 %, auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen fiel er mit rd. 0,2 % bzw. 0,6 % geringer aus.

Die **Jahresfahrleistung** lag auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Verkehrs insgesamt mit 64,290 Mrd.Kfzkm um 0,7 % höher als im Vorjahr.

Die Anzahl der **Unfälle mit Personenschaden** ging auf allen Straßen insgesamt (innerorts und außerorts) auf 35.240 (- 1,7 %) zurück. Die Anzahl der Verletzten sank bei diesen Unfällen auf 45.631 (- 2,1 %). Bei Verkehrsunfällen getötet wurden 465 Personen (- 1,3 %), davon außerorts 320 (- 9,3%). Auf den Autobahnen des Landes wurden 2.021 Personenschadensunfälle registriert (+ 7,7 %), bei Verkehrsunfällen getötet wurden dort 47 Personen, 7 weniger als 2012.

Die **Unfallrate** der Personenschadensunfälle erhöhte sich auf den betrachteten Außerortsstraßen insgesamt um 1,1 % auf 180 Unfälle je Mrd. Kfzkm.

Der **Kfz-Bestand** (ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge) erhöhte sich um 1,4 % auf 7,396 Mio. Fahrzeuge zum 31.12.2013.



# 2 Verkehr

## 2.1 KFZ-BESTAND

Der **Kfz-Bestand** (Kfz mit amtlichem Kennzeichen) hat in Baden-Württemberg 2013 weiterhin zugenommen. Am Jahresende waren 7,396 Mio. Kraftfahrzeuge registriert, das bedeutet gegenüber dem 31.12.12 einen Anstieg um 1,4 %. Damit lag der Zuwachs geringfügig unter dem des Vorjahres (2012/2011) von 1,6 %. Der Anteil der in Baden-Württemberg zugelassenen Kfz am bundesweiten Kfz-Bestand betrug am Jahresende 2013 14,0 %. Mit + 1,1 % lag die Kfz-Bestandsentwicklung im Bundesgebiet etwas niedriger als in Baden-Württemberg.

Der **Pkw-Bestand** in Baden-Württemberg am 31.12.2013 betrug 6.070.405 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 32,5 % (Vorjahr 32,3 %), im Bundesgebiet 33,4 % (33,1%).

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

8,3 % des Pkw-Bestandes in Baden-Württemberg waren Allrad-Pkw (Vorjahr 7,6 %), im Bundesgebiet waren es 7,4 %.

Mit 51,9 % bzw. 51,5 % 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 33,2 % höher als in Baden-Württemberg mit 30,4 %. 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 17,7 % der am Jahresende 2013 zugelassenen Pkw in die hubraumstarke Klasse fielen. Der Anteil

TABELLE 2

Hubraumklasse	Anteile an Pkw gesamt	
	BW	Bundesgebiet
weniger als 1400 ccm	30,4 %	33,2 %
1400 bis < 2000 ccm	51,9 %	51,5 %
2000 ccm und mehr	17,7 %	15,3 %

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 **Nutzfahrzeugen**<sup>1)</sup> betrug am 31.12.2013 in Baden-Württemberg 708.748 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 (311.096, 43,9 %) gefolgt von den land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (214.474, 30,3 %).

Der Bestand an **Krafträdern** betrug am 31.12.2013 in Baden-Württemberg 616.410 Fahrzeuge, das waren 8,4 % des Kfz-Bestandes des Landes und 15,2 % des Kradbestandes im Bundesgebiet. Mit + 2,4 % ist der Kradbestand gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt stärker gestiegen als der Bestand an Pkw (+ 1,3 %) und Nutzfahrzeugen (+ 1,5 %).

Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Krafträder betrug in Baden-Württemberg wie im Vorjahr 13,8 % und lag damit etwas höher als der entsprechende Anteil im Bundesgebiet von 13,5 % (Vorjahr 13,6 %).

<sup>1)</sup> 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 31.12.2013 UND VERÄNDERUNGEN ZU 2012

Baden-Württemberg	K F Z	P K W	N F Z <sup>1)</sup>	K R A D
<b>Bestand 2013</b>	7.395.563	6.070.405	708.748	616.410
<b>Veränderung 2013/2012</b>	+ 1,4 %	+ 1,3 %	+ 1,5 %	+ 2,4 %
<b>Anteil am Bundesgebiet</b>	14,0 %	13,8 %	14,0 %	15,2 %
<b>Bundesgebiet</b>				
<b>Bestand 2013</b>	52.966.819	43.851.230	5.060.643	4.054.946
<b>Veränderung 2013/2012</b>	+ 1,1%	+ 1,0%	+ 1,7%	+ 1,8%

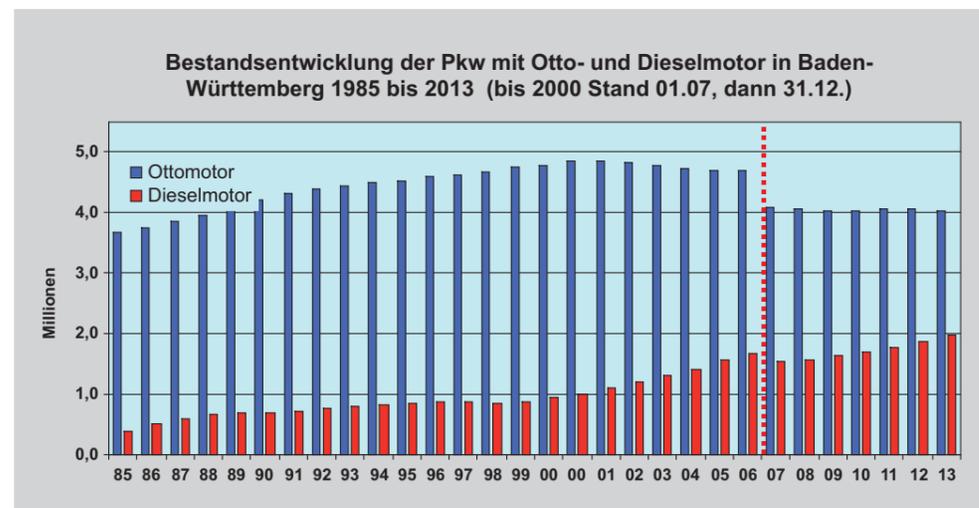
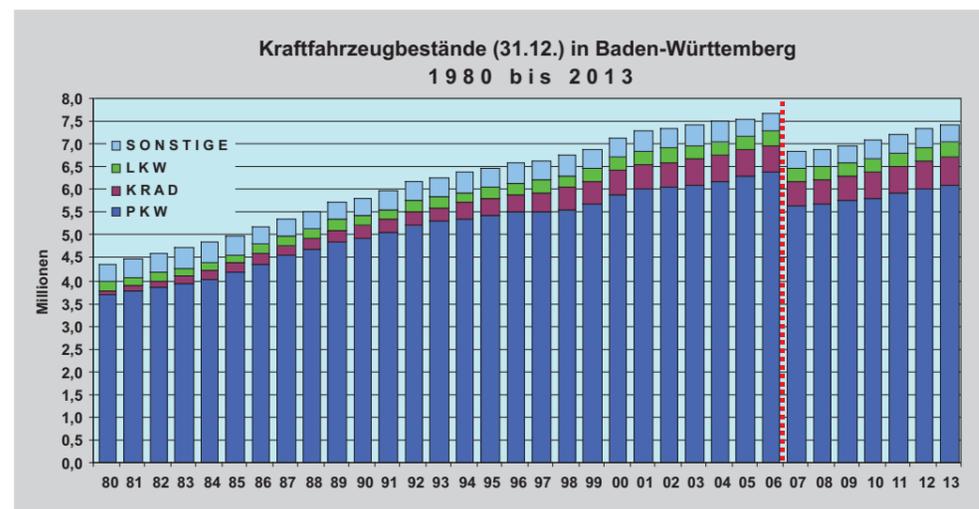


Die **Kraftfahrzeugdichte** betrug in Baden-Württemberg 700 Kfz/1.000 Einwohner. Sie lag damit um 6,4 % über dem entsprechenden Wert im Bundesgebiet von 658. Der Regierungsbezirk mit der höchsten Kfz-Dichte war Tübingen mit 742 Kfz/1.000 Einwohner gefolgt von den Regierungsbezirken Stuttgart mit 705, Freiburg mit 698 und Karlsruhe mit 666 Kraftfahrzeugen auf 1.000 Einwohner. Unter den Kreisen und kreisfreien Städten hatte der Hohenlohekreis mit 879 Kfz pro 1.000 Einwohner weiterhin die höchste Dichte. Die niedrigste Dichte wurde vom Kraftfahrtbundesamt für die Stadt Heidelberg mit 436 Kfz/1.000 Einwohner ausgewiesen.

### Bestandsentwicklung in Baden-Württemberg 1980 bis 2013

Wegen einer im März 2007 vollzogenen Umstellung der Bestandsstatistik<sup>2)</sup> beziehen sich die Ausführungen in den nächsten Absätzen auf die Zeiträume 1980 bis 2006 und 2007 bis 2013.

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 8,6 % angestiegen. Dabei erhöhte sich der Pkw-Bestand um 7,8 %, der Bestand an Kraftträdern nahm um 16,0 % zu und bei den Lkw gab es einen Zuwachs von 12,6 %.

### 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 27,4 % am 31.12.2006.

Zum 31.12.2013 hat sich der Bestand an Benzin-Pkw gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt leicht um 0,3 % verringert. Bei den Diesel-Pkw war dagegen ein deutlicher Zuwachs von 4,7 % zu verzeichnen.

Seit 2007 ist der Bestand an Pkw mit Ottomotor um knapp 1 % zurückgegangen, der Bestand an Pkw mit Dieselmotor hat dagegen um 27,9 % zugenommen. Der Anteil von Diesel-Pkw an den Pkw mit Diesel- und Ottomotor insgesamt hatte 2011 mit 30,5 % erstmals die 30%-Marke überschritten. Bis zum Jahresende 2013 ist dieser Anteil noch einmal deutlich gestiegen und zwar auf 32,8 %.

Durch Gas angetrieben wurden Ende 2013 49.569 Pkw. Der Bestand dieser Fahrzeuge hat sich gegenüber dem Vorjahr zwar mit + 4,9 % prozentual 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. Noch stärker erhöht hat sich im Jahresvergleich der Bestand an Pkw mit Elektro- (+ 73,6 %) und Hybridantrieb (+ 32,0 %). Mit 2.391 Elektrofahrzeugen und 11.544 Hybridfahrzeugen beträgt der Anteil dieser beiden Antriebsarten zusammen am Pkw-Bestand insgesamt am 31.12.2013 jedoch lediglich 0,2 %.



## 2.2 DURCHSCHNITTLICHE TÄGLICHE VERKEHRSTÄRKEN (DTV)

Die Berechnungen zur Verkehrsentwicklung 2013/2012 basieren auf der Datenauswertung von 150 in Baden-Württemberg betriebenen automatischen Dauerzählstellen. Von 35 Zählgeräten auf Autobahnen, 71 auf Bundes- und 44 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](http://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** 2013 auf den freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs folgende DTV-Werte und Veränderungen gegenüber 2012:

	DTV (Kfz/24h)	VERÄNDERUNGEN 2013/2012	
BAB	60.300	+ 647	+ 1,1 %
B	14.350	+ 30	+ 0,2 %
L	5.000	+ 28	+ 0,6 %
K	2.535	+ 16	+ 0,6 %

Auf den Außerortsstraßen des Landes gab es 2013 im Vergleich zum Vorjahr allgemein Verkehrszunahmen. Diese waren auf den Autobahnen mit + 1,1 % am stärksten. Auf den Bundes- Landes- und Kreisstraßen fiel der Zuwachs mit + 0,2 % bzw. + 0,6 % schwächer aus.

An den Werktagen Montag-Freitag lag die Verkehrsentwicklung auf ähnlichem Niveau wie an allen Tagen des Jahres.

TABELLE 5: VERÄNDERUNGEN DER DTV-WERTE 2013/2012

	Sonn-/Feiertage	Montag-Freitag
BAB	+ 1,8 %	+ 1,0 %
B	+ 0,4 %	+ 0,1 %
L, K	+ 0,2 %	+ 0,8 %

An den Sonn- und Feiertagen waren die Verkehrszunahmen auf den Bundesfernstraßen geringfügig höher, bei den Landes- und Kreisstraßen fielen sie etwas geringer aus.

**Der Schwerverkehr** (SV, Kfz>3,5 t zul. Gesamtgewicht) nahm 2013 nach den Abnahmen im Vorjahr wieder leicht zu. Dabei lag der Zuwachs an allen Tagen auf den Autobahnen über dem des Kfz-Verkehrs, auf den Landes- und Kreisstraßen leicht darunter. Für die Bundesstraßen wurde mit - 0,1 % nahezu keine Veränderung des Schwerverkehrs ermittelt.

	DTV-SV [Kfz/24h]	2013/2012	Anteil an DTV-Kfz
BAB	8.792	+ 1,6 %	14,6 %
B	1.037	- 0,1 %	7,2 %
L	267	+ 0,2 %	5,3 %
K	136	+ 0,2 %	5,4 %

## Hochbelastete Streckenabschnitte

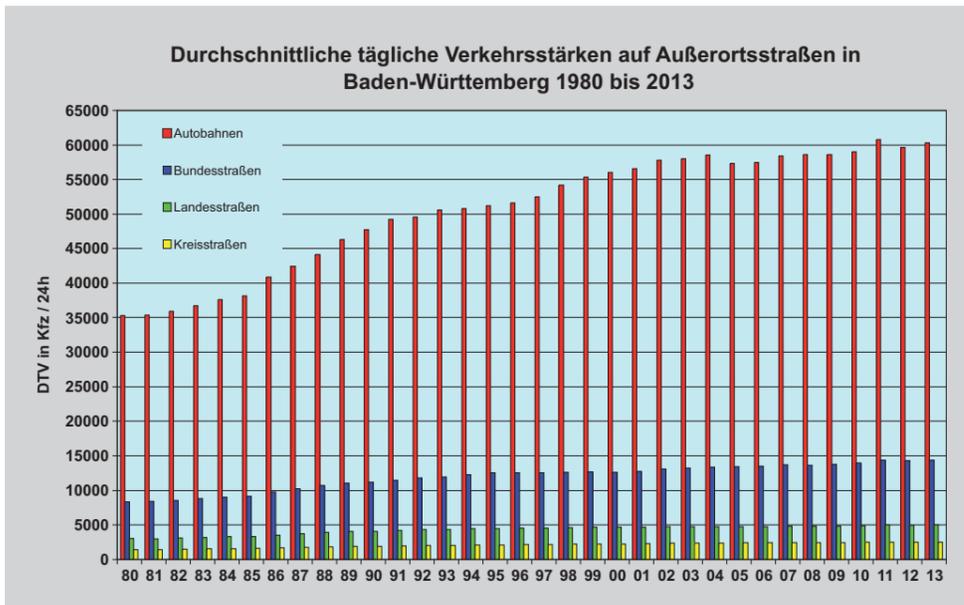
Der **höchstbelastete Autobahnabschnitt** lag 2013 wie in den Vorjahren auf der A 8 zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und dem Autobahnkreuz Stuttgart mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 147.314 Kfz/24h. Es folgten die A 5 nördlich des Autobahndreiecks Karlsruhe mit 138.850 Kfz/24h und die A 81 südlich des Autobahnkreuzes Stuttgart mit 125.958 Kfz/24h. Auf der A 6 wurde die höchste Belastung bei Neckarsulm mit 97.057 Kfz/24h registriert.

## Hochbelastete Bundesstraßenabschnitte

mit durchschnittlich über 50.000 Kfz/24h lagen 2013 auf den zweibahnig ausgebauten Strecken der B 10: Stuttgart – Zuffenhausen (75.389 Kfz/24h), Stuttgart – Hedelfingen (69.913 Kfz/24h), Plochingen (67.189 Kfz/24h) und Ulm-Nord (49.300 Kfz/24h).

DTV-Werte von mehr als 50.000 Kfz/24h wurden außerdem registriert auf der B 27 an der Zählstelle Echterdingen mit 66.664 Kfz/24h, auf der B 14 bei Korb mit 51.851 Kfz/24h und auf der B 29 an der Zählstelle Grunbach mit 50.906 Kfz/24h.





**Langfristige DTV-Entwicklung in Baden-Württemberg**

Zwischen 1980 und 2013 ist der Verkehr auf den Autobahnen um 70,8 % von 35.296 auf 60.300 Kfz/24h gestiegen, auf den Bundesstraßen um 71,4 % von 8.371 auf 14.350 Kfz/24h, auf den Landesstraßen um 65,8 % von 3.015 auf 5.000 Kfz/24h und auf den Kreisstraßen um 74,0 % von 1.457 auf 2.535 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 26 Jahren rückläufig, 2006 bis 2010 sind wieder leichte Anstiege zu verzeichnen, die sich 2011 deutlich verstärkt haben. Nach dem Rückgang im Vorjahr gab es 2013 wiederum Zuwächse.

Der durchschnittliche jährliche Verkehrsanstieg lag zwischen 1980 und 1990 je nach Straßenklasse zwischen 2,8 % und 3,1 %. In dem Zeitraum 1990 bis 2013 verringerte sich der mittlere jährliche Zuwachs unabhängig von der Straßenklasse auf rd. 1 %.

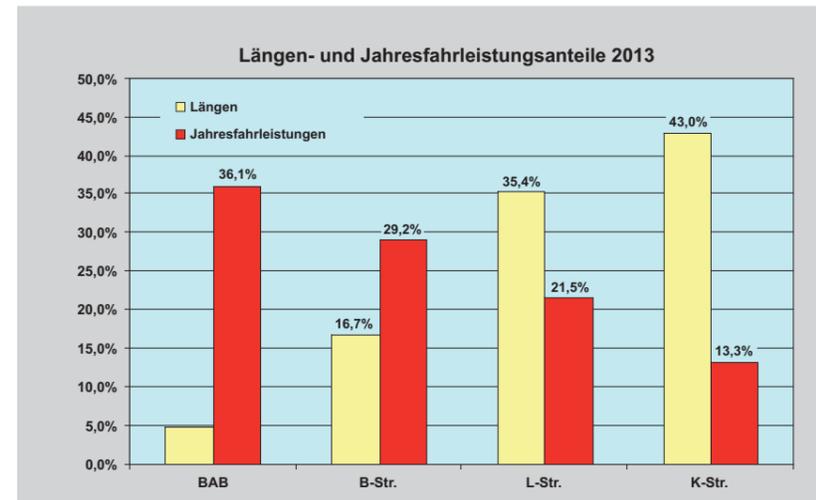
**2.3 JAHRESFAHRLEISTUNGEN**

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 2013 rd. 23,198 Mrd. Kfzkm zurückgelegt.

Damit wurden auf den Autobahnen auch 2013 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 und K) wurden 2013 von allen Kraftfahrzeugen 64,290 Mrd.Kfzkm zurückgelegt. Das sind gegenüber dem Vorjahr 0,7 % mehr und gegenüber 1980 rd. 78 % mehr.

**TABELLE 7**

	Netzlänge 01.01.2013 [km]	Veränderung 2013/2012	Fahrleistung [Mrd.Kfzkm]	Veränderung 2013/2012
<b>Autobahnen</b>	1.054	+ 0,8%	23,198	+ 1,6%
<b>Bundesstraßen</b>	3.579	+ 0,2%	18,746	+ 0,2%
<b>Landesstraßen</b>	7.573	- 0,3%	13,821	+ 0,0%
<b>Kreisstraßen</b>	9.214	0,0%	8,525	+ 0,4%
<b>BAB+B+L+K</b>	21.420	- 0,0%	64,290	+ 0,7%



Auf den Autobahnen hat sich die Fahrleistung seit 1980 mehr als verdoppelt. Der BAB-Fahrleistungsanteil im Jahr 2013 betrug 36,1 %. 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 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 über 85 % des schweren Güterverkehrs mit der Schweiz. Somit steht für die Hochrechnung auf die Jahreswerte 2013 für den grenzüberschreitenden Verkehr insgesamt eine gesicherte Datenbasis zur Verfügung.

**Ergebnisse nach Fahrzeugarten**

Für das Jahr 2013 wurden folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken im grenzüberschreitenden Kfz-Verkehr Baden-Württembergs ermittelt:

**TABELLE 8**

	Kfz	Pkw	Krad	Pkw mit Anh.	Bus	Lkw <3,5t	Lkw >3,5t	Lkw mit Anh.	Sattel-KFZ
<b>Frankreich</b>	145.610	122.746	1.573	1.008	591	6.748	1.768	1.972	9.204
<b>2013/2012</b>	+ 2,1 %	+ 2,1 %	- 8,6 %	- 3,2 %	+ 2,9 %	- 11,1	+ 5,0 %	+11,8 %	+13,8 %
<b>Schweiz</b>	294.675	266.737	5.259	1.319	1.083	11.019	2.591	1.681	4.986
<b>2013/2012</b>	+ 1,9 %	+ 1,7 %	+ 2,1%	+ 3,1 %	+ 17,8	+ 5,5 %	+ 1,2 %	+ 0,2 %	+ 3,0 %





Der durchschnittliche tägliche **Kfz-Verkehr** entwickelte sich an den Grenzübergängen mit einem Anstieg von insgesamt 2,0 % stärker als im Gesamtnetz des Landes (0,9 %). Nach Frankreich war der Zuwachs mit + 2,1 % etwas höher als zur Schweiz mit + 1,9 %.

Der **Personenverkehr** mit Frankreich hat bei den Pkw gegenüber 2013 um + 2,1 % zugenommen, bei den Bussen um + 2,9 %. Für die Kräder gab es mit - 8,6 % starke Abnahmen. An den Grenzübergängen zur Schweiz hat sich der Pkw-Verkehr mit + 1,7 % ebenfalls erhöht. Bei den Krädern betrug der Zuwachs + 2,1 %, bei den Bussen war er mit + 17,8 % am stärksten.

Nach dem Vorjahresrückgang nahm der **schwere Güterverkehr (SGV)** mit Fahrzeugen über 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lkw mit und ohne Anhänger sowie Sattelkraftfahrzeuge) insgesamt zu: An der Grenze mit Frankreich um + 12,2 %, an den Übergängen zur Schweiz um + 2,0 %.

Je nach Fahrzeugart lagen die Zunahmen an den französischen Grenzen im Mittel zwischen + 5,0 % (Lkw > 3,5 t) und + 13,8 % (Sattel-Kfz) und an den Grenzen mit der Schweiz zwischen +0,2 % bei den Lkw mit Anhänger und +3,0 % bei den Sattelkraftfahrzeugen. 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) ging an den Grenzen mit Frankreich mit - 11,1 % deutlich zurück, an den Grenzen mit der Schweiz stieg er dagegen um + 5,5 %. Somit sank der Anteil der Lieferwagen am Güterverkehr insgesamt an den französischen Grenzübergängen von 39,7 % im Vorjahr auf 34,3 % in 2013 und zur Schweiz stieg er von 53,5 % auf 54,3 %.

### Höchstbelastete Grenzübergänge

Der mit Abstand höchstbelastete Grenzübergang zwischen Frankreich und Baden-Württemberg war die Europabrücke bei Kehl (B 28). 2013 wurde dort mit 34.350 Kfz/24h 23,6 % des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs mit Frankreich abgewickelt. Spitzentag war Samstag der 06.07. (Beginn der Sommerferien in Frankreich) mit 47.170 Kfz. Der höchste Stundenwert wurde auf der Europabrücke mit 3.921 Kfz am Samstag den 02.11. (Ende der Herbstferien in Frankreich) zwischen 15 und 16 Uhr registriert. Hochbelastete Übergänge waren weiterhin Weil-Palmainbrücke (B 532) mit 17.791 Kfz/24h und einem Anteil von 12,2 % am Grenzverkehr mit Frankreich gefolgt von dem Autobahnübergang Neuenburg (A 5) mit 15.084 Kfz/24h (Anteil 10,4 %) und Breisach (B 31) mit 14.779 Kfz/24h (Anteil 10,1%).

Von den Grenzübergängen zwischen Baden-Württemberg und der Schweiz war der BAB-Übergang Weil am Rhein (A 5) mit 31.737 Kfz/24h weiterhin der höchstbelastete. Hier wurden 10,8 % des Grenzverkehrs mit der Schweiz abgewickelt. Spitzentag war Freitag der 09.08. mit 44.983 Kfz. Die höchste Stunde wurde am Freitag den 17.05. mit 3.362 Kfz zwischen 17 und 18 Uhr registriert. Die zweithöchste Belastung hatte Rheinfelden (A 861) mit 23.491 Kfz/24h (Anteil 8,0 %) gefolgt

von Lörrach-Stetten (B 317) mit 17.080 Kfz/24h (Anteil 5,8 %) und der Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (B 33n) mit 17.454 Kfz/24h (Anteil 5,9 %). Mit 15.704 Kfz/24h (Anteil 5,3 %) folgten der Grenzübergang Bietingen (B 34) und mit 12.892 Kfz/24h (Anteil 4,4 %) der Übergang Waldshut (B 34).

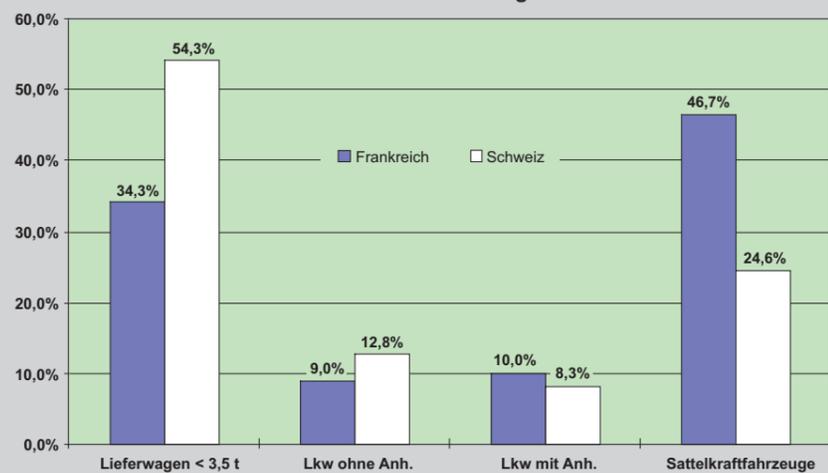
### Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr 1990 bis 2013

Im Jahr 2013 haben insgesamt 160,7 Millionen Kraftfahrzeuge die Grenzen des Landes von und nach Frankreich und zur Schweiz passiert, davon 53,1 Millionen (33 %) die französischen, 107,6 Millionen (67 %) die schweizer Grenzen. Seit 1990 (Beginn der systematischen Erhebungen) ist der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr insgesamt um 56,6 % gestiegen, mit Frankreich um 57,1 %, mit der Schweiz um 56,4 %.

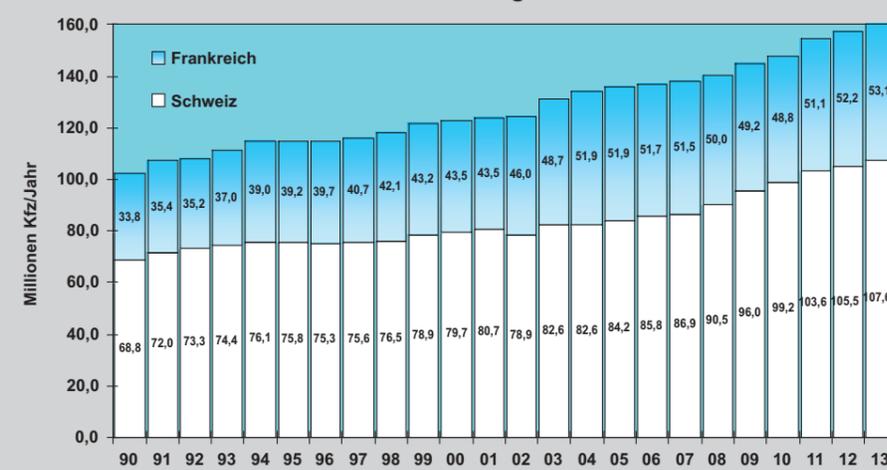
Seit Inkrafttreten des Schengener Abkommens (1992) nahm der grenzüberschreitende Verkehr insgesamt um 48,1 % zu, zwischen Frankreich und Baden-Württemberg betrug der Zuwachs 50,9 %, zwischen der Schweiz und Baden-Württemberg 46,8 %. Die Fahrleistung auf den Außerortsstraßen (BAB, B, L und K) des Landes insgesamt ist in diesem Zeitraum nur um 21,6 % angestiegen.



Anteile der Fahrzeugarten des Güterverkehrs am grenzüberschreitenden Güterverkehr 2013 insgesamt



Entwicklung des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs in Baden-Württemberg 1990 bis 2013



## 3 Unfallgeschehen

### 3.1 UNFALLSITUATION 2013/2012

Bei der Unfallaufnahme wird von der Polizei nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden<sup>3)</sup> und Unfällen mit Personenschaden differenziert. Die Entwicklung 2013 stellt sich wie folgt dar:

➤ Auf allen Straßen des Landes wurden insgesamt 291.548 Straßenverkehrsunfälle registriert. Dies ist im Vergleich zu 2012 (287.909) ein Anstieg von 1,3 %. Die Unfälle mit Sachschaden erhöhten sich um 1,7 % auf 256.308 (2012: 252.053).

➤ Die Zahl der **Unfälle mit Personenschaden** ging um 1,7 % auf 35.240 zurück. Die Zahl der bei diesen Unfällen insgesamt verletzten Personen sank um 2,1 % auf 45.631 (Leichtverletzte: 36.563 – 2,4 %, Schwerverletzte: 9.068 – 0,8 %).

➤ Bei den **getöteten Verkehrsteilnehmern** war die Entwicklung ebenfalls rückläufig: Mit 465 lag die Zahl noch um – 1,3 % unter dem bisherigen Tiefststand der statistischen Auswertung im Vorjahr von 471 Getöteten. Mit 44 Getöteten je 1 Million Einwohner lag Baden-Württemberg leicht über dem Bundesdurchschnitt von 41.

➤ **Innerorts** (einschl. Gemeindestraßen) stieg 2013 die Anzahl Getöteter um 22,9 % auf 145.

➤ **Außerorts** verringerte sich die Anzahl Getöteter um 9,3 % auf 320.

➤ Auf den **Autobahnen** wurden 2013 bei Verkehrsunfällen 47 Personen getötet. Das waren 7 (- 13,0 %) weniger als im Jahr 2012. In den anderen Unfallkategorien gab es allerdings Zunahmen: Unfälle mit Personenschaden + 7,7 %, dabei Leichtverletzte + 2,9 % und Schwerverletzte + 19,4 %.

➤ Auf den **übrigen Außerortsstraßen** hat die Anzahl der Personenschadensunfälle insgesamt um 1,7 % zugenommen. Die Zahl der dabei Verletzten stieg um 1,3 % auf 15.454. Die Anzahl der Getöteten sank dagegen um 8,7 % auf 273. Betrachtet man die Entwicklung bei der Anzahl Getöteter differenziert nach Straßengruppen außerorts, zeigt sich, dass auf den Bundesstraßen 21 Personen, auf den Landesstraßen 8 und auf den Kreisstraßen 9 Personen weniger bei Straßenverkehrsunfällen getötet wurden als im Vorjahr. Eine Ausnahme bildeten die Gemeindestraßen, hier gab es mit 30 Unfalltoten 12 mehr (+ 66,7 %) als 2012.

Im **Bundesgebiet** wurden 2013 nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes 291.105 Personenschadensunfälle registriert, 2,8 % weniger als 2012. Die Zahl der Getöteten, verringerte sich 2013 um 261 Personen (- 7,3 %) auf 3.339 Verkehrsteilnehmer. Damit lag sie auf dem niedrigsten Stand seit 1950.



TABELLE 9: UNFÄLLE UND VERUNGLÜCKTE 2013 IN BADEN-WÜRTTEMBERG UND VERÄNDERUNGEN 2013/2012

	Unfälle mit Personenschaden		Dabei Leichtverletzte		Dabei Schwerverletzte		Dabei Getötete	
<b>Alle Straßen</b>	35.240	- 1,7%	36.563	- 2,4%	9.068	- 0,8%	465	- 1,3%
<b>davon</b>								
<b>innerorts</b>	22.365	- 4,0%	22.609	- 4,2%	4.308	- 7,6%	145	+ 22,9%
<b>Außerorts</b>	12.875	+ 2,6%	13.954	+ 0,6%	4.760	+ 6,4%	320	- 9,3%
<b>darunter</b>								
<b>Autobahnen</b>	2.021	+ 7,7%	2.668	+ 2,9%	592	+ 19,4%	47	- 13,0%
<b>übrige Straßen</b>	10.854	+ 1,7%	11.286	+ 0,0%	4.168	+ 4,8%	273	- 8,7%
<b>darunter</b>								
<b>Bundesstraßen</b>	3.650	+ 2,9%	4.266	+ 1,5%	1.380	+ 8,5%	101	- 17,2%
<b>Landesstraßen</b>	3.708	- 1,4%	3.825	- 3,9%	1.450	- 0,3%	91	- 8,1%
<b>Kreisstraßen</b>	2.203	+ 0,9%	2.080	- 0,8%	851	+ 3,8%	51	- 15,0%
<b>Gemeindestraßen</b>	1.293	+ 9,3%	1.115	+ 11,7%	487	+ 13,0%	30	+ 66,7%



### 3.2 LANGFRISTIGE UNFALLENTWICKLUNG 1970 BIS 2013

Aufgrund von 1995 vorgenommenen Änderungen bei der statistischen Registrierung von Sachschadensunfällen (seit 1995 gilt die Definition entsprechend der Fußnote S. 14) beschränkt sich die Entwicklungsbetrachtung 1970 bis 2013 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 Tiefstand bei den Unfällen mit Personenschaden auf den Straßen im Land registriert. Nach einem Zwischenanstieg 2011 um 7,7 % gab es 2013 eine Abnahme um - 1,7 % auf

**TABELLE 10**

	2013	1970	2013/70
Getötete	465	2.798	- 83,4%
Schwerverletzte	9.068	22.822	- 60,3%
Leichtverletzte	36.563	51.790	- 29,4%

► Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen ging zwischen 1970 und 2013 von 77.410 auf 46.096 um 40,5 % zurück. Bei den Getöteten war der Rückgang seit 1970 am stärksten. Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer betrug 2013 mit 465 Personen nur noch rd. ein sechstel der 1970 getöteten 2.798 Verkehrsteilnehmer.

► Das Risiko, bei einem Personenschadensunfall schwer verletzt oder getötet zu werden, hat sich seit 1970 erheblich verringert:

**TABELLE 11: UNFALLRATEN (UNFÄLLE JE MRD.KFZKM) 2013 AUSSERORTS UND VERÄNDERUNGEN ZU 2012**

	Autobahnen		Bundesstraßen		Landesstraßen		Kreisstraßen	
Unfälle mit Personenschaden	87	+ 5	195	+ 5	268	- 4	258	+ 1
Verletzte	141	+ 6	301	+ 8	382	- 11	344	+ 1
Getötete	2	0	5	- 2	7	0	6	- 1

1970 entfielen auf 1.000 Unfälle mit Personenschaden noch 453 Schwerverletzte und 56 Getötete. 2013 waren es mit 257 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 2013 wieder für die Autobahnen ermittelt (87 Unfälle mit Personenschaden je Mrd.Kfzkm). Am höchsten waren die Unfallraten auf den Landesstraßen (268), gefolgt von den Kreisstraßen (258) und den Bundesstraßen (195). Auf Autobahnen, Bundes-, und Kreisstraßen haben sich die Unfallraten gegenüber 2012 erhöht, am stärksten mit + 6,1 % auf den Autobahnen. Auf den Landesstraßen nahmen die Raten dagegen um - 1,5 % ab.

Die **Verletztenraten** stiegen auf den Autobahnen (+ 4,4 %), Bundesstraßen (+ 2,7 %) und Kreisstraßen an (+ 0,3 %), nur auf Landesstraßen waren sie mit - 2,8 % rückläufig.

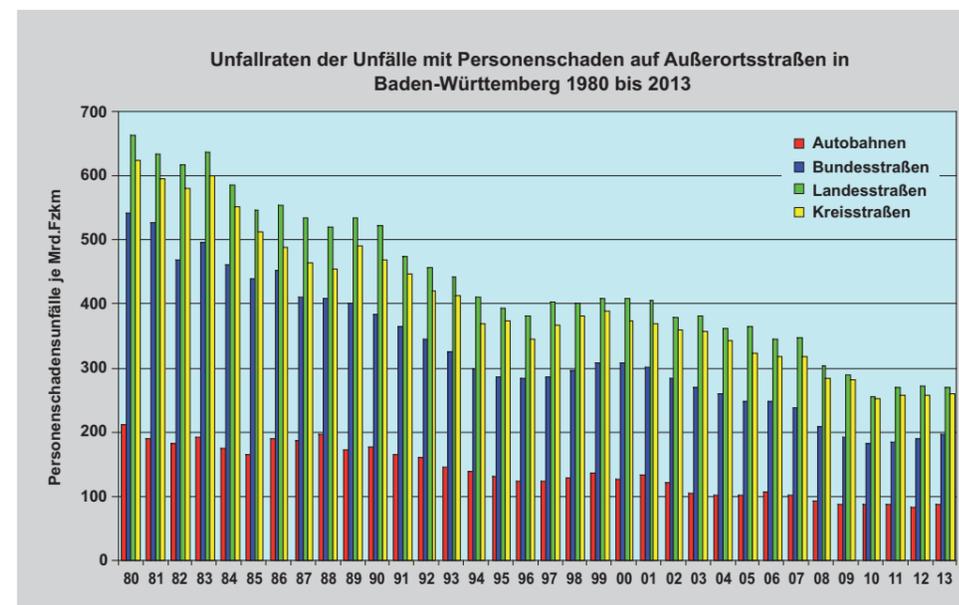
Die **Getötetenraten** haben sich 2013 gegenüber 2012 auf Autobahnen und Landesstraßen nicht verändert, auf den Bundesstraßen ging die Rate um 2 und auf den Kreisstraßen um 1 getöteten Verkehrsteilnehmer je Mrd.Kfzkm zurück. Die Zahlen zeigen insgesamt, dass die Autobahnen trotz der Zunahmen bei den Personenschadensunfällen und Verunglückten auch 2013 weiterhin die sichersten Außerortstraßen waren.

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

**TABELLE 12**

	2013/00	2013/90	2013/80
BAB	- 31,0 %	- 50,2 %	- 58,5 %
B	- 36,9 %	- 49,0 %	- 63,9 %
L	- 34,2 %	- 48,4 %	- 59,5 %
K	- 30,7 %	- 44,7 %	- 58,4 %

1985 nach 1986 und von 1988 nach 1989. Auf Autobahnen gab es generell Zunahmen zwischen 1985 und 1988. Seit 1990 gingen die Unfallraten dann



### 3.4 UNFALLURSACHEN

Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden waren 2013 (Anteile des Vorjahres in Klammern):

► Fehler der Fahrer von Kraftfahrzeugen: Sie verursachten innerorts 78,7 % (78,9 %), außerorts 92,1 % (92,1 %) aller Personenschadensunfälle:

**TABELLE 13**

Fahrer von	Innerorts [%]		Außerorts [%]	
	2013	2012	2013	2012
Pkw	65,1	64,7	71,2	70,7
Krädern	6,8	7,5	11,2	11,2
Lkw	4,4	5,1	5,6	8,6
anderen Kfz	3,0	2,0	4,5	1,8

wieder kontinuierlich zurück bis zum Jahre 1996. Danach sind bis 2000 Zuwächse zu beobachten. Ab 2001 ist die Tendenz bis 2010 wieder fallend gefolgt von leichten Zunahmen. Bezogen auf 1980 haben sich die Raten der Personenschadensunfälle in 2013 auf allen hier betrachteten Straßengruppen mehr als halbiert.



► Radfahrer verursachten innerorts 15,3 % (15,3 %), außerorts 5,5 % (5,6 %),

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

► Schlechte Straßenverhältnisse, insbesondere Schnee- und Eisglätte, waren innerorts für 4,2 % (4,4 %) und außerorts für 11,5 % (11,0 %) 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 2013 nach Ortslagen getrennt – unterschiedlich (Vorjahreszahlen in Klammern):



#### Innerorts überwogen

- Abbiegen, Wenden, Einbiegen: 21,4 % (21,5 %),
- Missachten der Vorfahrt: 21,1 % (21,3 %),
- zu geringer Abstand: 16,0 % (15,0 %),
- nicht angepasste Geschwindigkeit: 11,7 % (11,8 %),
- Alkohol: 5,1 % (5,0 %),
- falsche Straßenbenutzung: 3,7 % (4,0 %),
- Überholen: 3,3 % (3,1 %).

#### Außerorts überwogen

- Geschwindigkeit: 35,3 % (34,7 %),
- zu geringer Abstand: 22,3 % (18,3 %),
- Missachten der Vorfahrt: 13,1 % (13,4 %),
- Überholen: 7,8 % (8,3 %),
- Ab-, Einbiegen, Wenden: 7,2 % (7,4 %),
- Alkohol: 5,0 % (5,8 %).

Innerorts gehörten 2013 „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Einbiegen“ sowie „Missachten der Vorfahrt“ zu den häufigsten fahrerbedingten Fehlern, die zu Personenschadensunfällen führten. Ob-

wohl außerorts die Ursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ seit 2005 von fast 42 % auf rd. 35 % im Jahr 2013 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 192 (41,3 %) der in 2013 tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer war ursächlich die Geschwindigkeit verantwortlich.

Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge waren 2013 beteiligt (Vorjahreszahlen in Klammern):

**TABELLE 14**

	innerorts (%)		außerorts (%)	
<b>Pkw-Fahrer</b>	47,1	(46,6)	58,6	(65,7)
<b>Krad-Fahrer</b>	7,2	(7,6)	19,3	(14,2)
<b>Lkw-Fahrer</b>	5,8	(10,7)	4,4	(11,3)
<b>Busfahrer</b>	0,7	(0,6)	0,0	(0,3)
<b>Radfahrer</b>	12,3	(15,3)	7,5	(3,7)
<b>Fußgänger</b>	13,0	(17,8)	4,7	(3,1)

Auf den Autobahnen waren Pkw-Fahrer zu 63,2% (51,9%), Lkw-Fahrer zu 13,2% (21,1 %) und Kradfahrer zu 5,3 % (7,4 %) an Unfällen mit Getöteten beteiligt.

### Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme

Die Anzahl Verunglückter (Verletzte und Getötete) hat sich 2013 gegenüber dem Vorjahr um - 2,1 % auf 46.096 Verkehrsteilnehmer insgesamt verringert. Dazu haben die Rückgänge bei den verunglückten Fußgängern (-1,0 %), Radfahrern (- 3,6 %) sowie insbesondere bei den Mofa- und Mopedfahrern mit - 16,9 % beigetragen.

Die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen erhöhte sich im Vergleich zu 2013 leicht um 0,4 %, bei den Motorradfahrern war ein Anstieg von 2,1 % zu verzeichnen, noch stärker bei den Lkw-Insassen mit + 12,2 %.

Bei der Anzahl der Getöteten war auch 2013 insgesamt wieder ein Rückgang zu verzeichnen. Mit - 1,3 % fiel dieser jedoch schwächer aus als in den vergangenen 6 Jahren. Rückläufig war die Anzahl bei den Pkw-Insassen (-43), den Mofa- und Mopedfahrern (-3) und bei den sonstigen Verkehrsteilnehmern (-2). Erhöht hat sich dagegen die Anzahl getöteter Verkehrsteilnehmer bei Lkw-Insassen (+9), den Motorradfahrern (+8), den Radfahrern (+8) und den Fußgängern mit +17. Die Zahl der Verletzten (Schwer- und Leichtverletzte) insgesamt verringerte sich gegenüber 2013 um 2,1 % auf 45.631.

### 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 2013 auf 27.178 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, da-

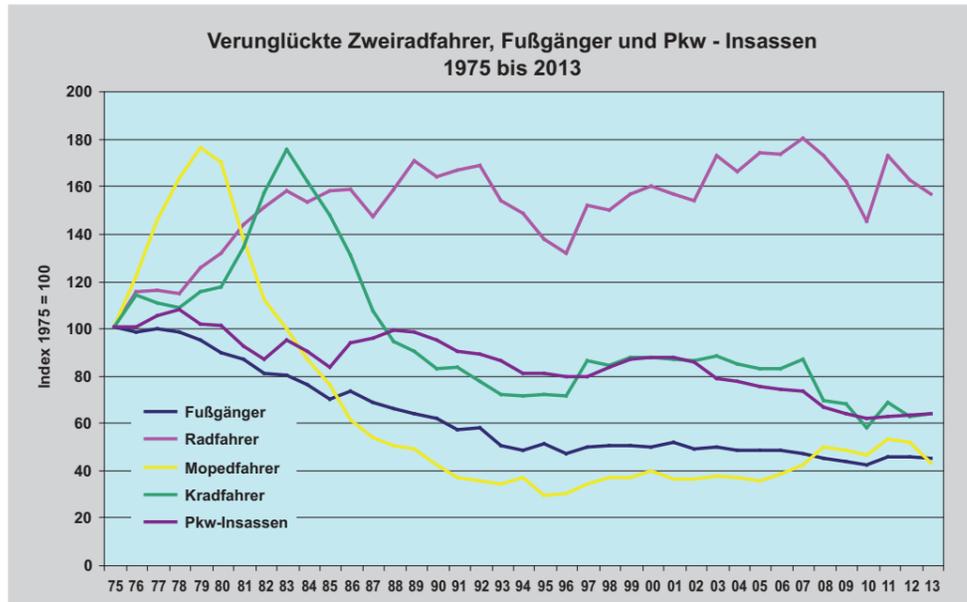
**TABELLE 15: VERUNGLÜCKTE NACH ART DER VERKEHRSBETEILIGUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2013**

	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	13/12	Anteil	Anzahl	13/12	Anteil	Anzahl	13/12	Anteil
<b>Pkw-Insassen</b>	26.975	0,6%	59,1%	203	-17,5%	43,7%	27.178	0,4%	59,0%
<b>Lkw-Insassen</b>	1040	11,5%	2,3%	25	56,3%	5,4%	1065	12,2%	2,3%
<b>Motorradfahrer</b>	4007	1,9%	8,8%	85	10,4%	18,3%	4.092	2,1%	8,9%
<b>Mofa-/Mopedfahrer</b>	1928	-16,8%	4,2%	11	-21,4%	2,4%	1.939	-16,9%	4,2%
<b>Radfahrer</b>	7.591	-3,7%	16,6%	51	18,6%	11,0%	7.642	-3,6%	16,6%
<b>Fußgänger</b>	3.549	-1,5%	7,8%	80	27,0%	17,2%	3.629	-1,0%	7,9%
<b>Sonstige</b>	541	-51,9%	1,2%	10	-16,7%	2,2%	551	-51,5%	1,2%
<b>Insgesamt</b>	45.631	-2,1%	100,0%	465	-1,3%	100,0%	46.096	-2,1%	100,0%

nach war die Entwicklung tendenziell rückläufig bis zum bisherigen Tiefststand 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 und 2013 wieder ein Anstieg um 2,1 % auf 4.092. Das bedeutet – bezogen auf den Höchststand von 1983 (11.330) – eine Verringerung von knapp 64 %.

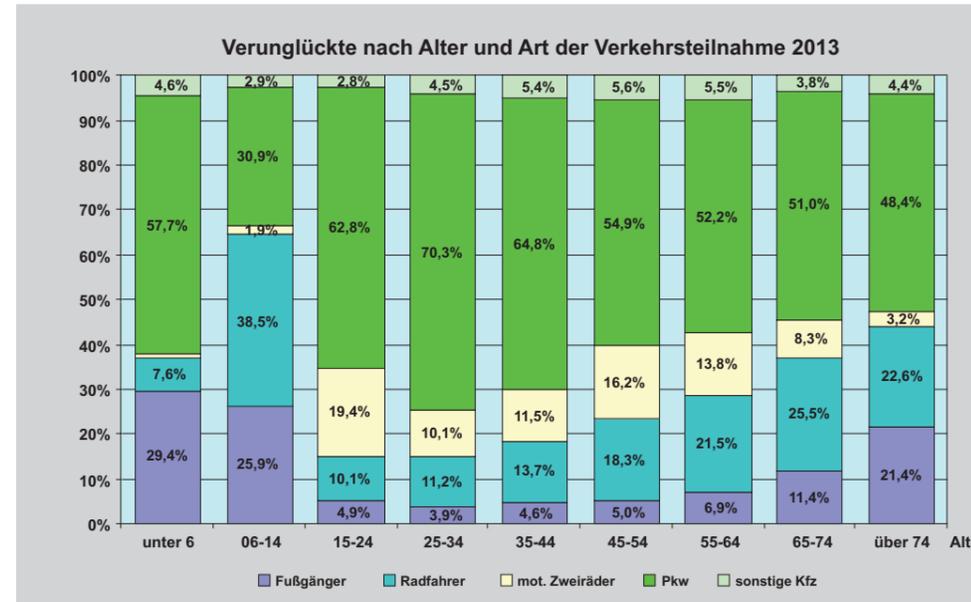
Die Anzahl verunglückter Mofa- und Mopedfahrer stieg zwischen 1975 und 1979 von 4.550 auf 7.988, danach war die Entwicklung – unterbrochen von einem Anstieg 1994 – bis in die Jahre 1995 (1.330) und 1996 (1.352) rückläufig. Nach dem Anstieg 2011 um 15 % war die Entwicklung in den Jahren 2012 und 2013 wieder rückläufig. 1.939 verunglückte Mofa- und Mopedfahrer in 2013 bedeuten gegenüber dem Höchststand des Jahres 1979 (7.988) einen Rückgang von knapp 76 %. Gegenüber dem Tiefststand 1995 von 1.330 liegt die Anzahl 2013 allerdings um rd. 46 % 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 2013 mit 7.642 verunglückten Radfahrern um fast 13 % 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, 2013 waren es mit 3.629 rd. 55 % weniger. Die Zahl lag 2013 um 7,0 % über dem bisherigen Tiefstand von 3.393 verunglückten Fußgängern im Jahr 2010.



#### Verunglückte nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung

Von den in Baden-Württemberg im Jahr 2013 verunglückten 46.096 Verkehrsteilnehmern waren 7,4 % unter 15 Jahre alt, 54,9 % lagen in der Altersklasse 15 bis 44 Jahre, 37,7 % 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. 58 %) oder als Fußgänger (rd. 29 %).

► Bei den 6- bis 14-Jährigen überwog mit 38,5 % die Beteiligung als Radfahrer, gefolgt von einer Verkehrsbeteiligung als Pkw-Mitfahrer (30,9 %) und als Fußgänger (25,9 %).

► Zwischen 15 und 24 war der Anteil der Personen, die mit motorisierten Zweirädern verunglückten, mit 19,4 % besonders hoch. Zwischen 25 und 64 lag er dann jeweils über 10 %, in der Altersgruppe zwischen 45 und 54 mit 16,2 % am zweithöchsten.

► Die in den Altersklassen ab 15 Jahre Verunglückten waren überwiegend Fahrer oder Mitfahrer von Pkw, dies gilt mit 70,3 % 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 2013 mit zusammen 44,0 % (Fußgänger 21,4 %; Radfahrer 22,6 %) allerdings noch unter dem Anteil der Pkw-Insassen von 48,4 %.



# 4 Ausblick

Aus den automatischen Dauerzählstellen des Landes liegen Zahlen zur **Verkehrsentwicklung** auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes für das Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr wie folgt vor:

**TABELLE 16:**

	Kfz Mo-So [Kfz/24h]	SV <sup>4)</sup> Mo-Fr [Kfz/24h]
<b>Autobahnen</b>	+ 2,2 %	+ 1,9 %
<b>Bundesstraßen</b>	+ 2,4 %	+ 2,4 %
<b>Landesstraßen</b>	+ 2,2 %	+ 1,7 %

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

Zahlen zur **Unfallentwicklung** auf den Straßen des Landes insgesamt lagen bei Redaktionschluss für das Jahr 2014 folgt vor:

Unfälle mit Personenschaden	+ 3,9 %
Getötete	+ 0,2 %
Schwerverletzte	+ 5,2 %
Leichtverletzte	+ 3,7 %

### VERTEILERHINWEIS

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

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

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

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

Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteinahme der Herausgeberin zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg,

also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift dem Empfänger zugegangen ist.

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

### QUELLEN

Regierungspräsidium Tübingen, Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg, Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg, Ergebnisse Jahr 2013.  
Internet: <http://www.svz-bw.de>

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, Die Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 2013  
Die Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg Dez. 2014

Krafftahrt-Bundesamt, Flensburg, Statistische Mitteilungen, FZ 1  
Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, [www.destatis.de](http://www.destatis.de)





Baden-Württemberg