

Straßenverkehr in Baden-Württemberg

 Jahresvergleich 2015/2014



Baden-Württemberg





VORWORT



Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Bürgerinnen und Bürger,

Ein sicheres und effizientes Straßennetz ist wichtiger Baustein einer umwelt- und klimafreundlichen Verkehrspolitik. Wir sind jedoch mit der Entwicklung konfrontiert, dass der Kfz-Verkehr auf allen Straßen außerhalb von Städten und Dörfern 2015 erneut zugenommen hat, und zwar um 2,3 Prozent. Gleichzeitig ist auch die Zahl der Unfälle und der dabei verletzten und getöteten Menschen gestiegen.

Die Landesregierung Baden-Württemberg setzt deshalb alles daran, Unfallschwerpunkte im Straßennetz zu entschärfen. Aus diesem Grund erhöhen wir die Mittel für den Erhalt und den Umbau der Landesstraßen in den kommenden Jahren. Unter dem Stichwort „Digitalisierung im Straßenverkehr“ investieren wir in den Ausbau der intelligenten Verkehrstechnik und die Weiterentwicklung im Bereich des automatisierten

Fahrens. Damit leisten wir wichtige Beiträge zu einem staufreien und sicheren Fluss des Verkehrs im Land. Maßstab sind für uns das Rahmenkonzept für Straßenverkehrstelematik und Straßenverkehrsmanagement „Effiziente Straßen 2020“ und das Verkehrssicherheitskonzept.

Wir werden unsere Anstrengungen in diesem Bereich verstärken, um das Ziel einer nachhaltigen Mobilität und eines Straßenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte zu erreichen.

Ihr

Winfried Hermann

Minister für Verkehr Baden-Württemberg

INHALT

1. Überblick	5
2. Verkehr	6
2.1 Kfz-Bestand	6
2.2 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV)	10
2.3 Jahresfahrleistungen	13
2.4 Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr	14
3. Unfallgeschehen	18
3.1 Unfallsituation 2015/2014	18
3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2015	19
3.3 Unfallraten	20
3.4 Unfallursachen	21
4. Ausblick	26
Quellen, Verteilerhinweis, Impressum	27





1 Überblick

Auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes (Autobahnen (A), Bundes- (B), Landes- (L) und Kreisstraßen (K)) in Baden-Württemberg ist die Verkehrsmenge 2015 gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Dies gilt auch für die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen insgesamt (innerorts und außerorts). Der Kfz-Bestand hat weiterhin zugenommen.

DIE ENTWICKLUNGEN IM EINZELNEN:

Die mittlere Verkehrsbelastung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, DTV) erhöhte sich auf den Straßen im Durchschnitt um 2,3%. Auf den Autobahnen und Kreisstraßen betrug der Zuwachs jeweils 2,5%, auf den Landesstraßen fiel er mit 2,8% etwas höher und auf den Bundesstraßen mit 1,1% niedriger aus.

Die Jahresfahrleistung lag auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Verkehrs insgesamt mit 67,226 Mrd. Kfzkm um 2,3% höher als im Vorjahr.

Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden erhöhte sich auf allen Straßen insgesamt gegenüber 2014 auf 37.014 (+1,5%). Die Anzahl der Verletzten stieg bei diesen Unfällen auf 48.135 (+1,4%). Bei Straßenverkehrsunfällen getötet wurden 483 Personen (+3,6%), davon außerorts 351 (+2,3%). Auf den Autobahnen des Landes wurden 2.417 Personenschadensunfälle

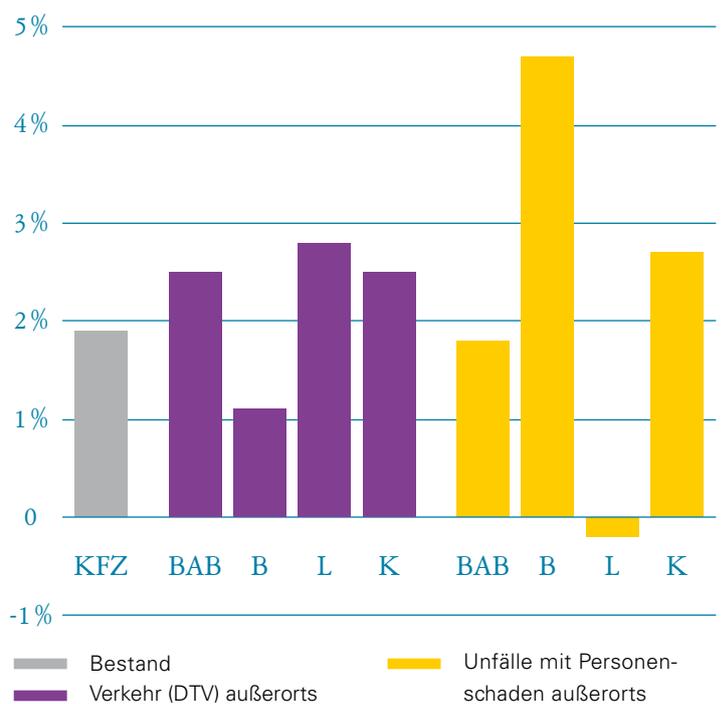
registriert (+1,8%), bei Verkehrsunfällen getötet wurden dort 47 Personen, 11 mehr als im Vorjahr.

Die Unfallrate der Personenschadensunfälle verblieb auf den betrachteten Außerortsstraßen insgesamt bei 185 Unfällen je Mrd. Kfzkm.

Der Kfz-Bestand (ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge) erhöhte sich um 1,9% auf 7,670 Mio. Fahrzeuge zum 31.12.2015.

VERÄNDERUNGSRATEN 2015/2014 IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Kfz-Bestand, Verkehr (DTV), Unfälle mit Personenschaden



Außerorts	Durchschnittlicher täglicher Verkehr		Jahresfahrleistung		Unfälle mit Personenschaden		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden	
	Kfz/24h	15/14	Mrd.Kfzkm	2015/14	Anzahl	2015/14	je Mrd. Kfzkm	15/14
Autobahnen	63.140	+ 2,5 %	24,291	+ 2,5 %	2.417	+ 1,8 %	100	- 0,7 %
Bundesstraßen	14.850	+ 1,1 %	19,491	+ 1,5 %	3.878	+ 4,7 %	199	+ 3,1 %
Landesstraßen	5.255	+ 2,8 %	14,520	+ 2,8 %	3.811	- 0,2 %	262	- 3,0 %
Kreisstraßen	2.655	+ 2,5 %	8,924	+ 2,4 %	2.312	+ 2,7 %	259	+ 0,3 %

2 Verkehr

2.1 KFZ-BESTAND

Der Kfz-Bestand (Kfz mit amtlichem Kennzeichen) hat in Baden-Württemberg 2015 weiterhin zugenommen. Am Jahresende waren 7,670 Mio. Kraftfahrzeuge registriert, das bedeutet gegenüber dem 31.12.2014 einen Anstieg um 1,9%. Damit lag der Zuwachs auf dem Niveau des Vorjahres (2014/2013) von 1,8%. Der Anteil der in Baden-Württemberg zugelassenen Kfz am bundesweiten Kfz-Bestand betrug am Jahresende 2015 14,0%. Mit einer Zunahme von 1,7% fiel die Kfz-Bestandsentwicklung im Bundesgebiet etwas niedriger aus als in Baden-Württemberg.

Der Pkw-Bestand in Baden-Württemberg am 31.12.2015 betrug 6.282.597 Fahrzeuge, das waren 81,9% des Kfz-Bestandes in Baden-Württemberg und 13,9% des Pkw-Bestandes im Bundesgebiet.

Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Pkw betrug in Baden-Württemberg 32,9% (Vorjahr 32,7%), im Bundesgebiet 33,7% (Vorjahr 33,6%).

Wie im Vorjahr waren 5,4% des baden-württembergischen Pkw-Bestandes Cabrios, auch bundesweit hat sich dieser Anteil mit 4,6% gegenüber 2014 nicht geändert.

9,8% des Pkw-Bestandes in Baden-Württemberg waren Allrad-Pkw (Vorjahr 9,0%), im Bundesgebiet waren es 8,7% (Vorjahr 8,0%). In Baden-Württemberg ist der Bestand an Allrad-Pkw gegenüber 2014 um 10,7%, im Bundesgebiet um 10,0% gestiegen.

Mit 51,0% bzw. 50,6% 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 34,2% höher als in Baden-Württemberg mit 31,4%. Umgekehrt waren die Verhältnisse dementsprechend

bei den hubraumstärkeren Pkw mit 2.000 ccm und mehr. Ihr Anteil war im Bundesgebiet mit 15,2% niedriger als in Baden-Württemberg, wo 17,6% der am Jahresende 2015 zugelassenen Pkw in die hubraumstarke Klasse fielen. Der Anteil der kleinen Hubraumklasse ist 2015 sowohl in Baden-Württemberg als auch im Bundesgebiet weiter gestiegen. In der mittleren Hubraumklasse gingen die Anteile leicht zurück, in der Klasse 2.000 ccm und mehr blieben sie gegenüber 2014 nahezu konstant. Im Jahr 2005 betrug der Anteil in der kleinen Hubraumklasse unter 1.400 ccm in Baden-Württemberg 25,9%, in der mittleren und hohen Klasse betragen die Anteile damals 54,8% bzw. 19,2%.

Hubraumklasse	Anteile an Pkw gesamt	
	BW	Bundesgebiet
weniger als 1.400 ccm	31,4 %	34,2 %
1.400 bis < 2.000 ccm	51,0 %	50,6 %
2.000 ccm und mehr	17,6 %	15,2 %

Der Bestand an **Nutzfahrzeugen**¹⁾ betrug am 31.12.2015 in Baden-Württemberg 738.858 Fahrzeuge, das waren 9,6% des Kfz-Bestandes des Landes und 13,9% des Nutzfahrzeugbestandes im Bundesgebiet. Den größten Anteil an den Nutzfahrzeugen hatten in Baden-Württemberg die Lastkraftwagen (331.954, 44,9%) gefolgt von den land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (223.155, 30,2%).

Der Bestand an **Krafträdern** betrug am 31.12.2015 in Baden-Württemberg 648.699 Fahrzeuge, das waren 8,5% des Kfz-Bestandes des Landes und 15,3% des Krad-Bestandes im Bundesgebiet. Mit + 2,4% ist der Kradbestand gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt stärker gestiegen als der Bestand an Pkw (+ 1,8%) und Nutzfahrzeugen (+ 2,3%).

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 Anteil der auf Frauen zugelassenen Krafträder betrug in Baden-Württemberg wie im Vorjahr 13,7% und lag damit etwas höher als der entsprechende Anteil im Bundesgebiet von 13,4% (Vorjahr ebenfalls 13,4%).

Die Kraftfahrzeugdichte betrug in Baden-Württemberg 716 (Vorjahr 708) Kfz/1.000 EinwohnerInnen. Sie lag damit um 6,5% über dem entsprechenden Wert im Bundesgebiet von 672 (Vorjahr 665). Der Regierungsbezirk mit der höchsten Kfz-Dichte war Tübingen mit

761 (Vorjahr 752) Kfz/1.000 EinwohnerInnen gefolgt von den Regierungsbezirken Stuttgart mit 723 (Vorjahr 713), Freiburg mit 715 (Vorjahr 707) und Karlsruhe mit 678 (Vorjahr 672) Kraftfahrzeugen auf 1.000 EinwohnerInnen. Unter den Kreisen und kreisfreien Städten hatte der Hohenlohekreis mit 906 (Vorjahr 896) Kfz pro 1.000 EinwohnerInnen weiterhin die höchste Dichte. Die niedrigste Dichte wurde vom Kraftfahrt-Bundesamt wiederum für die Stadt Heidelberg mit 433 (Vorjahr 436) Kfz/1.000 EinwohnerInnen ausgewiesen.

	KFZ	PKW	NFZ ¹⁾	KRAD
Baden-Württemberg				
Bestand 2015	7.670.154	6.282.597	738.858	648.699
Veränderung 2015/2014	+ 1,9 %	+ 1,8 %	+ 2,3 %	+ 2,4 %
Anteil am Bundesgebiet	14,0 %	13,9 %	13,9 %	15,3 %
Bundesgebiet				
Bestand 2015	54.602.441	45.071.209	5.302.994	4.228.238
Veränderung 2015/2014	+ 1,7 %	+ 1,5 %	+ 2,6 %	+ 2,0 %

**BESTANDSENTWICKLUNG IN
BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2015**

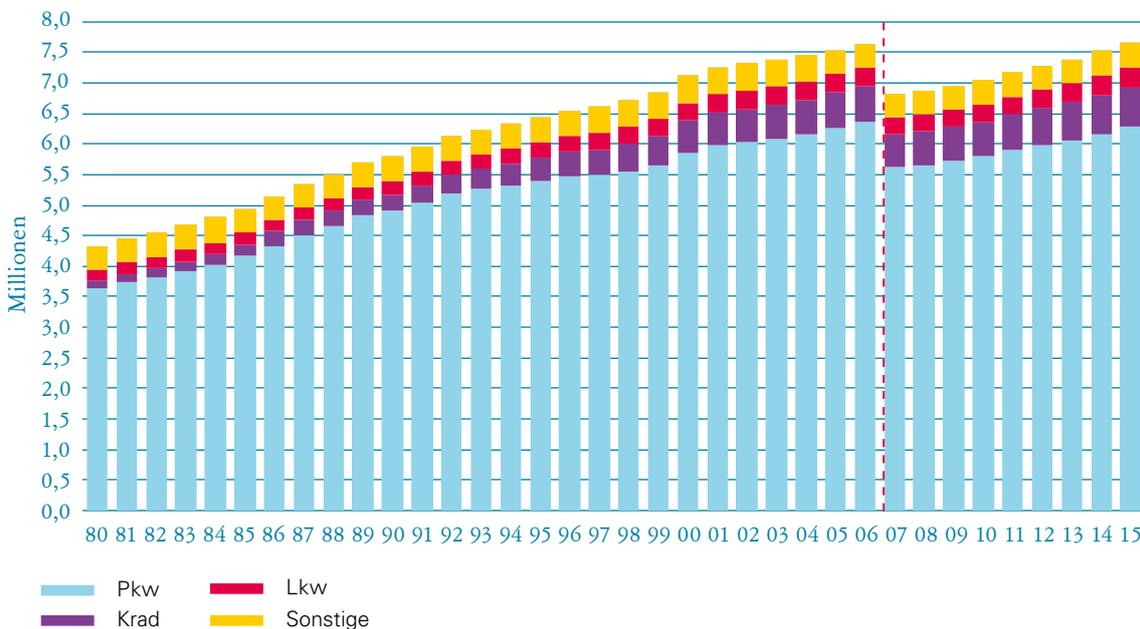
Wegen einer im März 2007 vollzogenen Umstellung der Bestandsstatistik² beziehen sich die Ausführungen in den nächsten Absätzen auf die Zeiträume 1980 bis 2006 und 2007 bis 2015.

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 83,2% am Jahresende 2006. Der Lkw-Bestand erhöhte sich zwischen 1980 und 2006 um 61,8%.

Seit 2007 ist der Kfz-Bestand in Baden-Württemberg um 12,6% angestiegen. Dabei erhöhte sich der Pkw-Bestand um 11,6%, der Bestand an Krafträdern nahm um 22,0% zu und bei den Lkw gab es einen Zuwachs von 20,2%.

**KRAFTFAHRZEUGBESTÄNDE (31.12.)
IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2015**



²⁾ In den früheren 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.

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 rund 40 % angestiegen, die Bestandsentwicklung bei den Pkw mit Ottomotor war dagegen seit 2002 rückläufig (rund 4 %). Der Anteil der Diesel-Pkw an Pkw mit Diesel- und Ottomotor insgesamt (ohne Pkw mit Gas und Elektroantrieb) betrug 26,1 % am 31.12.2006.

Zum 31.12.2015 hat sich der Bestand an Benzin-Pkw gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt geringfügig um 0,4 % erhöht. Bei den Diesel-Pkw war dagegen wiederum ein deutlicher Zuwachs zu verzeichnen (+ 4,4 %).

Seit 2007 ist der Bestand an Pkw mit Ottomotor um 0,5 % zurückgegangen, der Bestand an Pkw mit Dieselmotor hat dagegen um 40,0 % 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 2015 ist dieser Anteil noch einmal deutlich gestiegen und zwar auf 34,7 %.

Durch Gas angetrieben wurden Ende 2015 49.659 Pkw. Nachdem der Bestand dieser Fahrzeuge 2013 gegenüber 2012 noch um fast 5 % angestiegen war, hat er sich 2014 gegenüber dem Vorjahr noch um 1,9 % erhöht. 2015 war der Bestand gegenüber 2014 um 1,6 % rückläufig. Damit liegt der Anteil der durch Gas angetriebenen Pkw am Pkw-Bestand des Landes insgesamt am Jahresende 2015 mit 0,8 % weiterhin unter 1 Prozent. Bundesweit liegt der Anteil mit 1,2 % etwas höher.

Erhöht haben sich im Jahresvergleich die Bestände an Pkw mit Elektro- (+ 18,0 %) und Hybridantrieb (+ 22,5 %). Mit 4.769 Elektrofahrzeugen und 17.867 Hybridfahrzeugen beträgt der Anteil dieser beiden Antriebsarten zusammen am Pkw-Bestand insgesamt am 31.12.2015 jedoch lediglich 0,4 %. (Bundesgebiet 0,3 %).

BESTANDSENTWICKLUNG DER PKW MIT OTTO- UND DIESELMOTOR IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1985 BIS 2015 (BIS 2000 STAND 01.07, DANN 31.12.)



2.2 DURCHSCHNITTLICHE TÄGLICHE VERKEHRSTÄRKEN (DTV)

Die Berechnungen zur Verkehrsentwicklung 2015/2014 basieren auf der Datenauswertung von 151 in Baden-Württemberg betriebenen automatischen Dauerzählstellen. Von 36 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 Veränderungsdaten berechnet, mit denen die straßenklassenspezifischen DTV-Werte der flächendeckenden Straßenverkehrszählung 2010 fortgeschrieben werden (→ www.svz-bw.de). Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 (SVZ 2015) lagen bei Redaktionsschluss noch nicht vor.

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 2015 auf den freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs folgende DTV-Werte und Veränderungen gegenüber 2014:

	DTV (Kfz/24 h)	Veränderungen 2015/2014	
BAB	63.140	+ 1.510	+ 2,5 %
B	14.850	+ 160	+ 1,1 %
L	5.255	+ 145	+ 2,8 %
K	2.655	+ 65	+ 2,5 %

Auf den Außerortsstraßen des Landes gab es 2015 im Vergleich zum Vorjahr allgemein Verkehrszunahmen. Diese fielen auf den Landesstraßen mit + 2,8% etwas höher aus als auf den Autobahnen und Kreisstraßen mit jeweils + 2,5% und deutlich höher als auf den Bundesstraßen mit + 1,1%.

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

	Sonn-/Feiertage	Montag – Freitag
BAB	+ 3,2 %	+ 2,3 %
B	+ 0,9 %	+ 1,2 %
L	+ 2,7 %	+ 2,8 %
K	+ 2,4 %	+ 2,5 %

An den Sonn- und Feiertagen waren die Verkehrszunahmen im Vergleich zu allen Tagen und zu den Werktagen auf den Autobahnen mit + 3,2% höher, auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen dagegen etwas niedriger.

Auch der Schwerverkehr (SV, Kfz > 3,5 t zul. Gesamtgewicht) nahm 2015 wieder zu. Die Entwicklung verlief jedoch im Vergleich zum Kfz-Verkehr insgesamt auf allen Straßen etwas schwächer. Die Anteile des Schwerverkehrs am Kfz-Verkehr blieben gegenüber 2014 nahezu unverändert.



	DTV [Kfz/24h]	Veränderungen 2015/2014	Anteil an DTV-Kfz
BAB	9.150	+ 2,1 %	14,5 %
B	1.070	+ 0,8 %	7,2 %
L	275	+ 1,1 %	5,2 %
K	140	+ 1,1 %	5,3 %

HOCHBELASTETE STRECKENABSCHNITTE

Der höchstbelastete Autobahnabschnitt lag 2015 wie in den Vorjahren auf der A 8 zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und dem Autobahnkreuz Stuttgart mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 154.246 Kfz/24 h. Es folgten die A 5 nördlich des Autobahndreiecks Karlsruhe mit 135.534 Kfz/24 h und die A 81 bei Ludwigsburg mit 127.973 Kfz/24 h. Für die A 6 wurde bei Neckarsulm die höchste Belastung mit 99.055 Kfz/24 h registriert.

Hochbelastete Bundesstraßenabschnitte lagen 2015 insbesondere auf den zweibahnig ausgebauten Strecken der B 10:

Stuttgart-Zuffenhausen	78.510 Kfz/24 h,
Stuttgart-Hedelfingen	70.801 Kfz/24 h,
Plochingen	68.362 Kfz/24 h,
Ulm-Nord	58.265 Kfz/24 h.

DTV-Werte von mehr als 50.000 Kfz/24 h wurden außerdem registriert auf der B 27 an der Zählstelle Echterdingen mit 69.355 Kfz/24 h, auf der B 14 bei Korb mit 54.539 Kfz/24 h und auf der B 29 an der Zählstelle Grunbach mit 54.096 Kfz/24 h.

Die stärksten Verkehrszunahmen gegenüber 2014 wurden bei den Autobahnen mit + 6,3% auf der A 98 an der Zählstelle Lauchringen, bei den Bundesstraßen mit + 16,9% auf der B 500 an der Zählstelle Iffezheim-Rheinbrücke und bei den Landesstraßen mit + 12,6% auf der L 1060 an der Zählstelle Lindenhof festgestellt.

LANGFRISTIGE DTV-ENTWICKLUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG

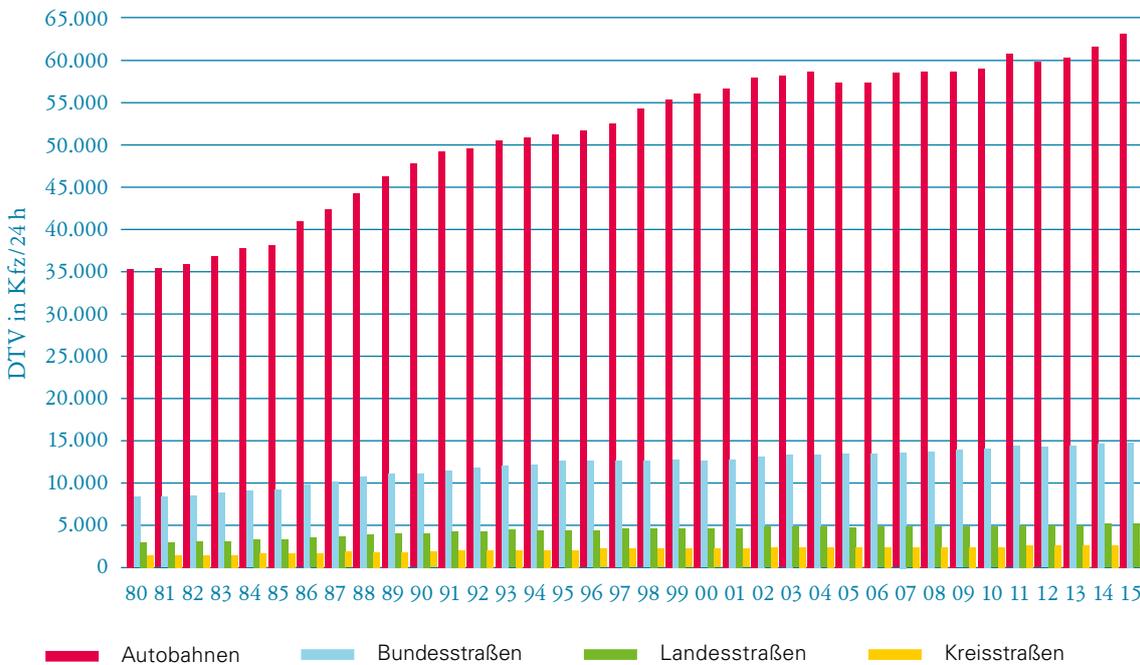
Zwischen 1980 und 2015 ist der Verkehr auf den Autobahnen um 78,9% von 35.296 auf 63.140 Kfz/24h gestiegen, auf den Bundesstraßen um 77,4% von 8.371 auf 14.850 Kfz/24h, auf den Landesstraßen um 74,3% von 3.015 auf 5.255 Kfz/24h und auf den Kreisstraßen um 82,2% von 1.457 auf 2.655 Kfz/24h.

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 gekenn-

zeichnet, 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 2012 gab es in den vergangenen drei Jahren wieder Zuwächse.

Der durchschnittliche jährliche Verkehrsanstieg lag zwischen 1980 und 1990 je nach Straßenklasse zwischen 2,8% und 3,1%. In dem Zeitraum 1990 bis 2015 verringerte sich der mittlere jährliche Zuwachs bei den Bundesfernstraßen (BAB, B) auf 1,1% und bei den Landesstraßen auf 1,0%.

DURCHSCHNITTliche TÄGLICHE VERKEHRsstÄRKEN AUF AUSSERORTSSTRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2015





2.3 JAHRESFAHRLEISTUNGEN

Aufgrund der nur geringen Längenveränderungen unterscheiden sich die Entwicklungen der Jahresfahrleistungen nur unbedeutend von den

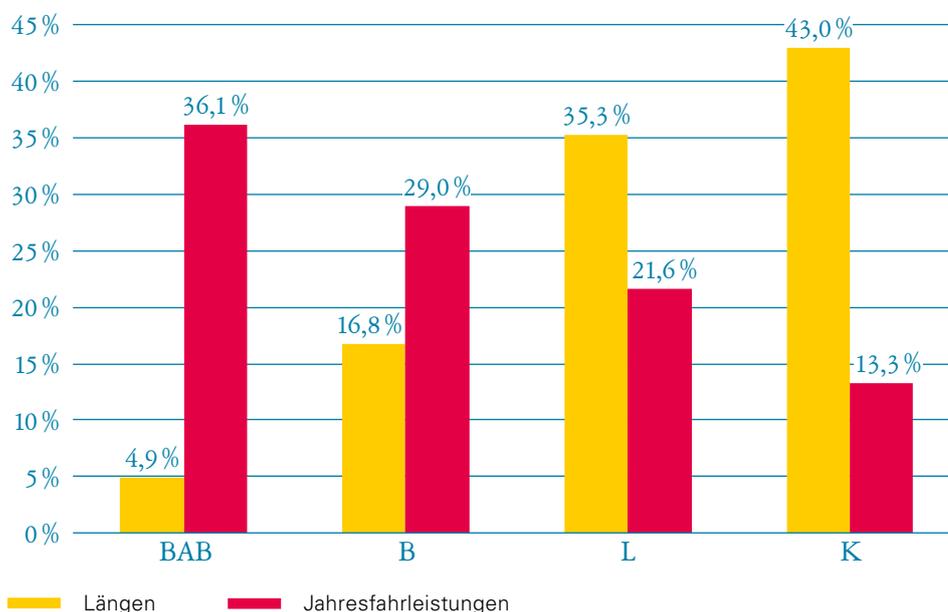
DTV-Entwicklungen. Auf den Autobahnen des Landes wurden von den Kraftfahrzeugen im Jahr 2015 rd. 24,291 Mrd. Kfzkm zurückgelegt.

	Netzlänge 01.01.2015 (km)*	Veränderung 2015/2014	Fahrleistung 2015 (Mrd. Kfzkm)	Veränderung 2015/2014
Autobahnen	1.054	0,0 %	24,291	+ 2,5 %
Bundesstraßen	3.596	+ 0,4 %	19,491	+ 1,5 %
Landesstraßen	7.570	0,0 %	14,520	+ 2,8 %
Kreisstraßen	9.209	0,0 %	8,924	+ 2,4 %
BAB+B+L+K	21.429	0,0 %	67,226	+ 2,3 %

Damit wurden auf den Autobahnen auch 2015 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 2015 von allen Kraftfahrzeugen 67,226 Mrd.Kfzkm zurückgelegt. Das sind gegenüber dem Vorjahr 2,3 % mehr und gegenüber 1980 86 % mehr. Auf den Autobahnen hat sich

die Fahrleistung seit 1980 mehr als verdoppelt (+ 111 %). Der BAB-Fahrleistungsanteil im Jahr 2015 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.

LÄNGEN- UND JAHRESFAHRLEISTUNGSANTEILE 2015



^{*)} Netzlängen beziehen sich auf Außerortsstraßen (Freie Strecke ohne Ortsdurchfahrten)

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-Ver-

kehrs 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 2015 für den grenzüberschreitenden Verkehr insgesamt eine gesicherte Datenbasis zur Verfügung.

ERGEBNISSE NACH FAHRZEUGARTEN

Für das Jahr 2015 wurden folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken im grenzüberschreitenden Kfz-Verkehr Baden-Württembergs ermittelt:

Der durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehr entwickelte sich an den Grenzübergängen mit einem Anstieg von insgesamt 1,5 % etwas schwächer als im Gesamtnetz des Landes (BAB, B, L, K: + 2,3 %). Für die Grenzübergänge nach Frankreich ergab sich ein Zuwachs von 2,2 %, an den Grenzen zur Schweiz verlief die Entwicklung mit + 1,1 % etwas schwächer.

Der Personenverkehr mit Frankreich hat bei den Pkw gegenüber 2014 um 1,2 % zugenommen, bei den Bussen um 0,3 %. Für die Kräder gab es mit 4,6 % einen höheren Zuwachs. An den Grenzen zur Schweiz hat sich der Pkw-Verkehr um 1,3 %

	Kfz	Pkw	Krad	Pkw mit Anh.	Bus	Lkw < 3,5 t	Lkw > 3,5 t	Lkw mit Anh.	Sattel-Kfz
Frankreich	157.130	130.943	1.858	1.176	604	7.954	1.621	1.998	10.976
2015/2014	+ 2,2 %	+ 1,2 %	+ 4,6 %	+ 12,1 %	+ 0,3 %	+ 8,8 %	- 5,0 %	+ 1,4 %	+ 10,6 %
Schweiz	296.431	268.219	5.009	1.075	966	11.381	2.460	1.770	5.552
2015/2014	+ 1,1 %	+ 1,3 %	- 7,2 %	- 16,3 %	+ 4,6 %	+ 1,0 %	- 4,4 %	+ 3,7 %	+ 4,7 %

erhöht. Bei den Krädern gab es einen Rückgang von 7,2 %, für die Busse wurde ein Zuwachs von 4,6 % ermittelt.

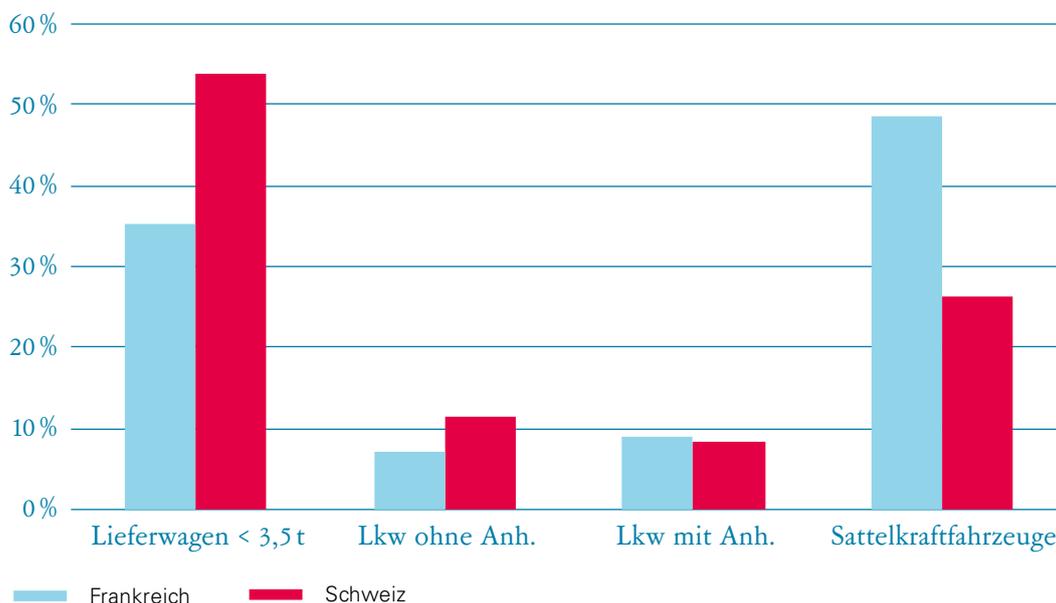
Nach dem Rückgang 2012 nahm der schwere Güterverkehr (SGV) mit Fahrzeugen über 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lkw mit und ohne Anhänger sowie Sattelkraftfahrzeuge) wie in den beiden vergangenen Jahren auch 2015 wieder zu: An der Grenze mit Frankreich um 7,3 %, an den Übergängen zur Schweiz um 2,1 %, an den Grenzen zusammen um 5,1 %. Je nach Fahrzeugart waren die Entwicklungen des schweren Güterverkehrs unterschiedlich: An den französischen Grenzen ging der Verkehr der Lkw > 3,5 t ohne Anhänger um - 5,0 % zurück, der Verkehr der Lkw mit Anhänger erhöhte sich dagegen um 1,4 % und der grenzüberschreitende Verkehr der Sattelkraftfahrzeuge stieg sogar um 10,6 %. An den Grenzen mit der Schweiz verlief die Entwicklung tendenziell ähnlich: Rückgang bei den Lkw > 3,5 t (- 4,4 %), Verkehrsanstieg bei den Lkw mit Anhänger (+ 3,7 %) und bei den Sattelkraftfahrzeugen (+ 4,7 %).

Der leichte Güterverkehr mit Fahrzeugen bis zu 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lieferwagen) stieg an den Grenzen mit Frankreich mit + 8,8 % deutlich, an den Grenzen mit der Schweiz war der Zuwachs mit 1,1 % weniger stark. Somit stieg der Anteil der Lieferwagen am Güterverkehr insgesamt an den französischen Grenzübergängen von 35,0 % im Vorjahr auf 35,3 % in 2015, zur Schweiz verringerte er sich von 54,0 % auf 53,8 %.

HÖCHSTBELASTETE GRENZÜBERGÄNGE

Der mit Abstand höchstbelastete Grenzübergang zwischen Frankreich und Baden-Württemberg war auch 2015 wieder die Europabrücke bei Kehl (B 28). Dort wurde mit 36.356 Kfz/24 h fast ein Viertel (23,1 %) des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs mit Frankreich abgewickelt. Spitzentag war Freitag, der 22.05. (Freitag vor Pfingsten) mit 49.583 Kfz. Der höchste Stundenwert wurde auf der Europabrücke mit 4.124 Kfz am Samstag, dem 10.10. zwischen 15 und 16 Uhr registriert. Hochbelastete Übergänge waren weiterhin Weil-Palmrainbrücke (B 532) mit 19.229 Kfz/24 h und einem Anteil

ANTEILE DER FAHRZEUGARTEN DES GÜTERVERKEHRS AM GRENZÜBERSCHREITENDEN GÜTERVERKEHR 2015 INSGESAMT



von 12,2% am Grenzverkehr mit Frankreich gefolgt vom Autobahnübergang Neuenburg (A 5) mit 17.286 Kfz/24h (Anteil 11,0%) und Iffezheim Rheinbrücke (B 500) mit 16.372 Kfz/24h (Anteil 10,4%).

Von den Grenzübergängen zwischen Baden-Württemberg und der Schweiz war der BAB-Übergang Weil am Rhein (A 5) mit 32.469 Kfz/24h weiterhin der höchstbelastete. Hier wurden 11,0% des Grenzverkehrs mit der Schweiz abgewickelt. Spitzentag war Freitag der 31.07. (letzter Schultag vor den Sommerferien in Bayern und Ferien in allen anderen Bundesländern) mit 48.117 Kfz. Die höchste Stunde wurde mit 3.402 Kfz zwischen 16 und 17 Uhr ebenfalls am 31.07. registriert. Die zweithöchste Belastung hatte Rheinfeldern (A 861) mit 26.140 Kfz/24h (Anteil 8,8%) gefolgt von der Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (B33n) mit 18.883 Kfz/24h (Anteil 6,4%) und dem Grenzübergang Bietingen (B 34) mit 15.869 Kfz/24h (Anteil 5,4%). Mit 13.605 Kfz/24h (Anteil 4,6%) folgten die Grenzübergänge Bad Säckingen

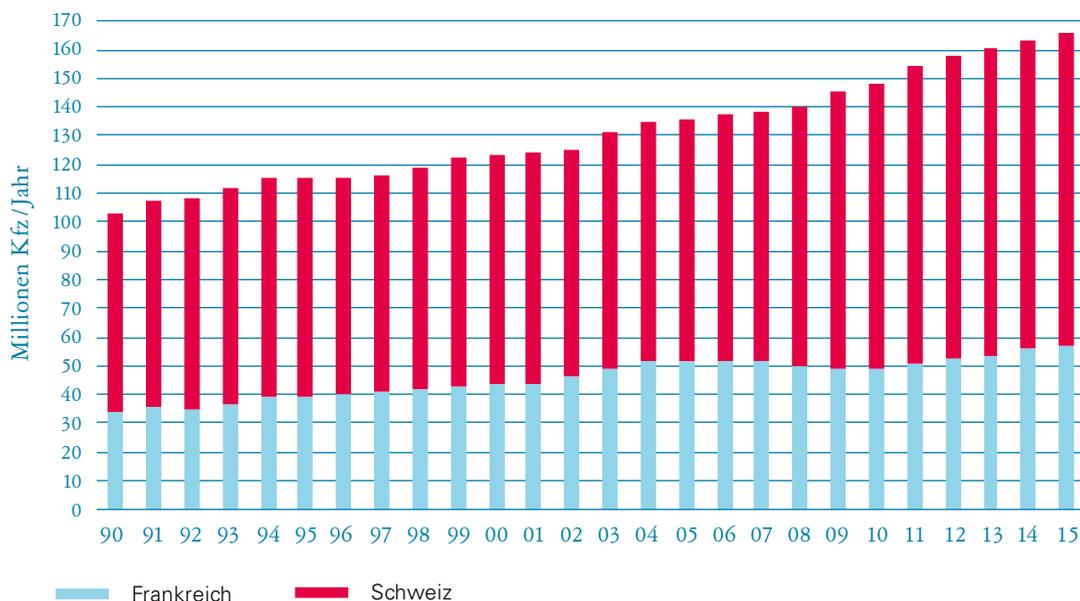
(B 518) und Waldshut Rheinbrücke (B 34) mit 13.293 Kfz/24h (Anteil 4,5%).

GRENZÜBERSCHREITENDER KFZ-VERKEHR 1990 BIS 2015

Im Jahr 2015 haben insgesamt 165,6 Millionen Kraftfahrzeuge die Grenzen des Landes von und nach Frankreich und zur Schweiz passiert, davon 57,4 Millionen (35%) die französischen, 108,2 Millionen (65%) die schweizer Grenzen. Seit 1990 (Beginn der systematischen Erhebungen) ist der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr insgesamt um 61,4% gestiegen, mit Frankreich um 69,7%, mit der Schweiz um 57,3%.

Seit Inkrafttreten des Schengener Abkommens (1992) nahm der grenzüberschreitende Verkehr insgesamt um 52,6% zu, zwischen Frankreich und Baden-Württemberg betrug der Zuwachs 62,9%, zwischen der Schweiz und Baden-Württemberg 47,6%. Die Fahrleistung auf den Außerortsstraßen (BAB, B, L, K) des Landes insgesamt ist in diesem Zeitraum nur um 27,1% angestiegen.

ENTWICKLUNG DES GRENZÜBERSCHREITENDEN KFZ-VERKEHRS IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1990 BIS 2015





3 Unfallgeschehen

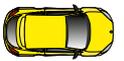
3.1 UNFALLSITUATION 2015/2014

Bei der Unfallaufnahme wird von der Polizei nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden³ und Unfällen mit Personenschaden differenziert. Die Entwicklung 2015 stellt sich wie folgt dar:

- ➔ Auf allen Straßen des Landes wurden insgesamt 308.543 Straßenverkehrsunfälle registriert. Dies ist im Vergleich zu 2014 (294.238) ein Anstieg von 4,9%. Die Unfälle mit Sachschaden erhöhten sich um 5,3% auf 271.529 (2014: 257.757).
- ➔ Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden stieg um 1,5% auf 37.014. Die Zahl der bei diesen Unfällen insgesamt verletzten Personen erhöhte sich um 1,4% auf 48.135 (Leichtverletzte: 38.633, + 1,9%, Schwerverletzte: 9.502, - 0,4%).
- ➔ Bei Verkehrsunfällen getötet wurden 2015 483 Verkehrsteilnehmer, das sind 17 Personen mehr als im Vorjahr: Mit 45 Getöteten je 1 Million EinwohnerInnen lag Baden-Württemberg leicht über dem Bundesdurchschnitt von 43 (vorläufige Zahlen).
- ➔ Innerorts (einschl. Gemeindestraßen) stieg 2015 die Anzahl Getöteter um + 7,3% auf 132.
- ➔ Außerorts erhöhte sich die Anzahl Getöteter um + 2,3% auf 351.
- ➔ Auf den Autobahnen wurden 2015 bei Verkehrsunfällen 47 Personen getötet. Das waren 11 (+ 30,6%) mehr als im Jahr 2014. Auch in den anderen Unfallkategorien gab es Zunahmen: Unfälle mit Personenschaden + 1,8%, dabei Leichtverletzte + 3,6% und Schwerverletzte + 8,7%.
- ➔ Auf den übrigen Außerortsstraßen hat die Anzahl der Personenschadensunfälle insgesamt um 2,4% zugenommen. Die Zahl der dabei Verletzten stieg um 3,3% auf 16.169. Die Anzahl der Getöteten verringerte sich um 3 Personen auf 304 Verkehrsteilnehmer.

	Unfälle mit Personenschaden	Dabei Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete
Alle Straßen	37.014 + 1,5 %	38.633 + 1,9 %	9.502 - 0,4 %	483 + 3,6 %
davon innerorts	23.365 + 1,0 %	23.474 + 0,6 %	4.505 - 2,1 %	132 + 7,3 %
Außerorts	13.649 + 2,3 %	15159 + 4,0 %	4.997 + 1,2 %	351 + 2,3 %
darunter Autobahnen	2.417 + 1,8 %	3.277 + 3,6 %	710 + 8,7 %	47 + 30,6 %
übrige Straßen	11.232 + 2,4 %	11.882 + 4,4 %	4.287 + 0,1 %	304 - 1,0 %
darunter Bundesstraßen	3.878 + 4,7 %	4.727 + 8,2 %	1.355 + 0,1 %	121 + 16,3 %
Landesstraßen	3.811 - 0,2 %	3.897 - 1,0 %	1.508 - 2,9 %	89 - 19,1 %
Kreisstraßen	2.312 + 2,7 %	2.199 + 5,5 %	940 + 2,0 %	68 + 11,5 %
Gemeindestraßen	1.231 + 3,6 %	1.059 + 7,1 %	484 + 6,4 %	26 - 18,8 %

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



- Betrachtet man die Entwicklung bei der Anzahl Getöteter differenziert nach Straßengruppen außerorts, zeigt sich, dass auf den Bundesstraßen 17 Personen mehr, auf den Landesstraßen 21 weniger, auf den Kreisstraßen 7 mehr und auf den Gemeindestraßen 6 Personen weniger bei Straßenverkehrsunfällen getötet wurden als im Vorjahr.

Im Bundesgebiet wurden 2015 nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes 305.659 Personenschadensunfälle registriert, 1,1% mehr als 2014. Die Zahl der Getöteten, erhöhte sich 2015 um 82 Personen (+ 2,4%) auf 3.459 Verkehrsteilnehmer.

3.2 LANGFRISTIGE UNFALLENTWICKLUNG 1970 BIS 2015

Aufgrund von 1995 vorgenommenen Änderungen bei der statistischen Registrierung von Sachschadensunfällen (seit 1995 gilt die Definition entsprechend der Fußnote S. 18) beschränkt sich die Entwicklungsbetrachtung 1970 bis 2015 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% und 2014 wieder einen Anstieg um 3,5% auf 36.481. Im Jahr 2015 ist eine weitere Zunahme um 1,5% auf 37.014 Unfälle zu verzeichnen. Gegenüber dem bisherigen Höchststand von 54.008 aus dem Jahr 1978 bedeutet dies einen Rückgang von 31,5%.

	2015	1970	2015/1970
Getötete	483	2.798	- 82,7 %
Schwerverletzte	9.502	22.822	- 58,4 %
Leichtverletzte	38.633	51.790	- 25,4 %

- Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen ging zwischen 1970 und 2015 von 77.410 auf 48.618 um 37,2% zurück. Bei den Getöteten war der Rückgang seit 1970 am stärksten. Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer betrug 2015 mit 483 Personen rd. 83% weniger als 1970 mit 2.798 getöteten Verkehrsteilnehmern.

➔ 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. 2015 waren es mit 257 bzw. 13 deutlich weniger.

3.3 UNFALLRATEN

Die Unfallraten, d.h. 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 2015 wieder für die Autobahnen ermittelt (100 Unfälle mit Personenschaden je Mrd.Kfzkm). Am höchsten waren die Unfallraten auf den Landesstraßen (262), gefolgt von den Kreisstraßen (259) und den Bundesstraßen (199). Auf den Autobahnen tritt im Vergleich zum Vorjahr keine Veränderung auf. Auf den Bundesstraßen nahmen die Raten um

3,1 % zu. Auf den Kreisstraßen gab es mit + 0,4 % annähernd keine Veränderung gegenüber dem Vorjahr, während auf den Landesstraßen eine Abnahme von 3,3 % zu verzeichnen war.

Die Verletztenraten stiegen auf den Autobahnen (+ 1,1 %), Bundesstraßen (+ 4,7 %) und Kreisstraßen an (+ 1,9 %), nur auf den Landesstraßen waren sie mit - 4,2 % rückläufig.

Die Getötetenraten haben sich 2015 gegenüber 2014 auf den Autobahnen nicht verändert, auf den Bundes- und Kreisstraßen erhöhte sie sich um jeweils 1 getöteten Verkehrsteilnehmer je Mrd.Kfzkm, während auf den Landesstraßen 2 Verkehrsteilnehmer weniger getötet wurden.

Die Zahlen zeigen insgesamt, dass die Autobahnen trotz der Zunahmen bei den Personenschadensunfällen und Verunglückten auch 2015 weiterhin die sichersten Außerortstraßen waren.

	Autobahnen		Bundesstraßen		Landesstraßen		Kreisstraßen	
Unfälle mit Personenschaden	100	+ 0	199	+ 6	262	- 9	259	+ 1
Verletzte	164	+ 2	312	+ 14	372	- 17	352	+ 7
Getötete	2	0	6	+ 1	6	- 2	8	+ 1

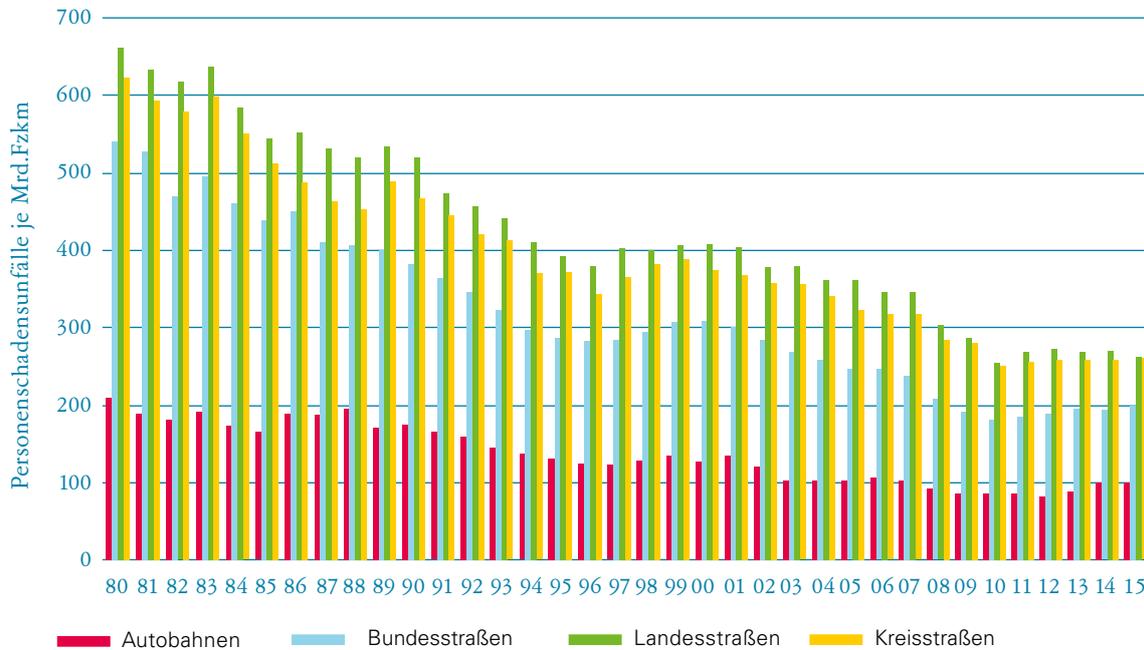
Die Raten der Unfälle mit Personenschaden sind – langfristig betrachtet – deutlich rückläufig. Auffällige Zunahmen gab es nur von 1982 nach 1983, sowie auf einigen Straßengruppen von 1985 nach 1986 und von 1988 nach 1989. Auf Autobahnen gab es generell Zunahmen zwischen 1985 und 1988. Seit 1990 gingen die Unfallraten dann wieder kontinuierlich zurück bis zum Jahre 1996. Danach sind bis 2000 Zuwächse zu beobachten. Ab 2001 ist die Tendenz bis 2010 wieder fallend, während ab 2010 kein eindeutiger Trend mehr zu erkennen ist. Auffällig ist, dass sich in Bezug auf das Jahr 1980

die Raten der Personenschadensfälle auf allen Straßengruppen um deutlich mehr als 50 % verringert haben.

	2015/00	2015/90	2015/80
BAB	- 21,2 %	- 43,2 %	- 52,3 %
B	- 35,5 %	- 47,9 %	- 63,1 %
L	- 35,7 %	- 49,5 %	- 60,3 %
K	- 30,5 %	- 44,5 %	- 58,3 %



UNFALLRATEN DER UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN AUF AUSSERORTSSTRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2015



3.4 UNFALLURSACHEN

Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden waren 2015 (Anteile des Vorjahres in Klammern):

➔ Fehler der FahrerInnen von Kraftfahrzeugen: Sie verursachten innerorts 78,3% (77,7%), außerorts 92,4% (92,4%) aller Personenschadensunfälle:

FahrerInnen von	Innerorts [%]		Außerorts [%]	
	2015	2014	2015	2014
Pkw	64,7	64,4	70,8	70,2
Krädern	7,2	7,2	12,1	12,7
Lkw	4,8	4,8	8,0	7,9
anderen Kfz	2,0	1,7	1,7	1,8

➔ Radfahrende verursachten innerorts 16,5% (16,4%), außerorts 5,4% (5,3%),

➔ FußgängerInnen verursachten innerorts 3,5% (3,7%) und außerorts 0,5% (0,7%) der Personenschadensunfälle.

➔ Schlechte Straßenverhältnisse, insbesondere Schnee- und Eisglätte, waren innerorts für 2,9% (3,3%) und außerorts für 8,0% (7,6%) der Personenschadensunfälle mitverantwortlich.

➔ Andere Unfallursachen (Hindernisse auf der Fahrbahn, technische Mängel am Kfz, Witterungseinflüsse, ...) waren von untergeordneter Bedeutung.



FEHLVERHALTEN DER FAHRERINNEN

Die Verteilung der fahrerbedingten Ursachen bei Personenschadensunfällen war auch 2015 – nach Ortslagen getrennt – unterschiedlich (Vorjahreszahlen in Klammern):

Innerorts überwogen

- Abbiegen, Wenden, Einbiegen: 21,1 % (20,2 %),
- Missachten der Vorfahrt: 21,3 % (21,6 %),
- zu geringer Abstand: 15,0 % (15,7 %),
- nicht angepasste Geschwindigkeit: 11,5 % (11,6 %),
- Alkohol: 4,4 % (6,4 %),
- falsche Straßenbenutzung: 3,8 % (3,8 %),
- Überholen: 3,3 % (3,0 %).

Außerorts überwogen

- Geschwindigkeit: 34,0 % (32,6 %),
- zu geringer Abstand: 24,8 % (23,5 %),
- Missachten der Vorfahrt: 12,7 % (13,7 %),
- Überholen: 7,7 % (7,9 %),
- Ab-, Einbiegen, Wenden: 6,6 % (7,2 %),
- Alkohol: 4,6 % (4,7 %).

Innerorts gehörten 2015 „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Einbiegen“ und „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 34 % im Jahr 2015 zurückgegangen 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 218 (45,1 %) der 483 in 2015 innerorts und außerorts insgesamt tödlich verunglückten VerkehrsteilnehmerInnen war ursächlich die Geschwindigkeit verantwortlich. Im Vorjahr betrug dieser Anteil 40,3 %.

Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge waren 2015 beteiligt (Vorjahreszahlen in Klammern):

	innerorts (%)	außerorts (%)
Pkw-FahrerInnen	51,5 (45,8)	63,2 (56,2)
Krad-FahrerInnen	9,2 (13,3)	19,8 (20,2)
Lkw-FahrerInnen	10,0 (10,0)	7,4 (8,5)
BusfahrerInnen	0,8 (0,8)	0,0 (0,0)
RadfahrerInnen	13,8 (13,3)	3,4 (7,9)
FußgängerInnen	10,0 (11,7)	2,8 (2,2)

Auf den Autobahnen waren Pkw-FahrerInnen zu 59,1 % (57,6 %) und KradfahrerInnen zu 4,5 % (3,0 %) an Unfällen mit Getöteten beteiligt. Der Anteil der Lkw-FahrerInnen an Unfällen mit Getöteten ist von 36,4 % im Vorjahr auf 27,3 % in 2015 gesunken.

VERUNGLÜCKTE NACH ART IHRER VERKEHRSTEILNAHME

Die Anzahl Verunglückter (Verletzte und Getötete) hat sich 2015 gegenüber dem Vorjahr um 1,5 % auf 48.618 VerkehrsteilnehmerInnen erhöht.

Die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen erhöhte sich im Vergleich zu 2014 um 1,2 %. Bei den MotorradfahrerInnen war ein Anstieg von 2,8 % zu verzeichnen, die Anzahl verunglückter Mofa- und MopedfahrerInnen erhöhte sich um 3,1 %. Rückläufig war die Anzahl verunglückter Lkw-Insassen mit - 4,4 %. Bei den FußgängerInnen gab es mit - 0,1 % nahezu keine Veränderung gegenüber dem Vorjahr.

Getötet wurden 2015 17 VerkehrsteilnehmerInnen mehr als im Vorjahr. Bei den Pkw-Insas-



sen stieg die Anzahl Getöteter um 17,7%, bei den Lkw-Insassen um 20,0% und bei den MotorradfahrerInnen um 5,0%. Bei allen anderen VerkehrsteilnehmerInnen wurden dagegen rückläufige Entwicklungen gegenüber 2014 registriert.

Die Zahl der Verletzten (Schwer- und Leichtverletzte) insgesamt erhöhte sich gegenüber 2014 um 1,4% auf 48.135. Der stärkste prozentuale

Anstieg wurde mit + 33,5% bei den Pedelec-fahrerInnen registriert. In absoluten Zahlen bedeutet dies gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg von 156 Personen. Die Anzahl verletzter Lkw-Insassen verringerte sich dagegen um fast 5%. Bei den anderen VerkehrsteilnehmerInnen lagen die Veränderungen zwischen - 0,1% bei den FußgängerInnen und + 3,7% bei den sonstigen VerkehrsteilnehmerInnen.

	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	15/14	Anteil	Anzahl	15/14	Anteil	Anzahl	15/14	Anteil
Pkw-Insassen	27.571	1,1 %	57,3 %	246	17,7 %	50,9 %	27.817	1,2 %	57,2 %
Lkw-Insassen	1.059	-4,8 %	2,2 %	18	20,0 %	3,7 %	1.077	-4,4 %	2,2 %
MotorradfahrerInnen	4.630	2,8 %	9,6 %	106	5,0 %	21,9 %	4.736	2,8 %	9,7 %
Mofa-/MopedfahrerInnen	1.843	3,5 %	3,8 %	8	-46,7 %	1,7 %	1.851	3,1 %	3,8 %
RadfahrerInnen	7.777	0,6 %	16,2 %	34	-19,0 %	7,0 %	7.811	0,5 %	16,1 %
Pedelecs	621	33,5 %	1,3 %	8	-27,3 %	1,7 %	629	32,1 %	1,3 %
FußgängerInnen	3.407	-0,1 %	7,1 %	52	-5,5 %	10,8 %	3.459	-0,1 %	7,1 %
Sonstige	1.227	3,7 %	2,5 %	11	-38,9 %	2,3 %	1.238	3,1 %	2,5 %
Insgesamt	48.135	1,4 %	100,0 %	483	3,6 %	100,0 %	48.618	1,5 %	100,0 %

LANGFRISTIGE ENTWICKLUNG

→ Die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen lag 2015 trotz des zwischenzeitlichen Anstiegs Ende der 80er Jahre und der leichten Zuwächse zwischen 1998 bis 2001 und von 2010 bis 2015 auf 27.817 Verunglückte um rd. 40% unter dem Höchststand des Jahres 1978 von damals mehr als 46.000. Gegenüber dem bisher niedrigsten Stand des Jahres 2010 hat sich die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen um 5% erhöht.

→ Die Zahl der verunglückten MotorradfahrerInnen 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 Tiefststand in 2010 von 3.709 verunglückten MotorradfahrerInnen. Nach dem deutlichen Anstieg im Jahr 2011 auf 4.414 folgte 2012 ein Rückgang um 9,2% auf

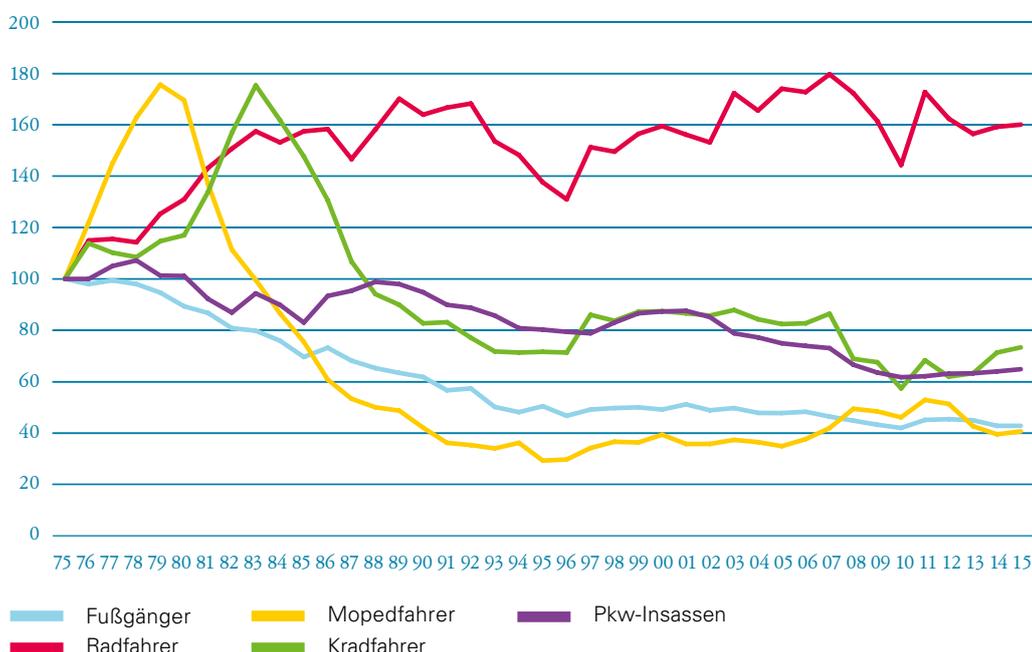
4.009 und 2013 wieder ein Anstieg um 2,1 % auf 4.092. Im Jahr 2014 ist die Anzahl verunglückter MotorradfahrerInnen noch einmal deutlich um 12,6 % gestiegen und auch 2015 gab es einen Anstieg und zwar von 2,8 % auf 4.736 MotorradfahrerInnen. Das bedeutet gegenüber dem niedrigsten Stand von 2010 einen Anstieg um 28 % und gegenüber dem Höchststand von 1983 (11.330) eine Verringerung um 58 %.

- Die Anzahl verunglückter Mofa- und MopedfahrerInnen 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 bis 2014 wieder rückläufig. 2015 ist die Anzahl verunglückter Mofa- und MopedfahrerInnen gegenüber dem Vorjahr um 3,1 % auf 1.851 angestiegen. Gegenüber dem Höchststand des Jahres 1979 (7.988) bedeutet dies einen Rückgang von 77 %. Gegen-

über dem Tiefstand 1995 von 1.330 liegt die Anzahl 2015 jedoch um 39 % höher.

- Bei den RadfahrerInnen gab es – im Gegensatz zu allen anderen VerkehrsteilnehmerInnen – zwischen 1975 und 1992 fast immer Zuwächse der Verunglückten. Die Anzahl verunglückter RadfahrerInnen 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 RadfahrerInnen zwischen 7.300 und rd. 7.800. Der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2007 (8.774) wurde 2015 mit 7.811 verunglückten RadfahrerInnen um rd. 11 % unterschritten.
- Bei den verunglückten FußgängerInnen ist zwischen 1975 und 1994 ein stetiger Rückgang zu beobachten. Danach verlief die Entwicklung uneinheitlich. 1975 verunglückten 8.082 Fußgänger, 2015 waren es mit 3.459 57 % weniger, aber 1,9 % mehr als 2010 (bisheriger Tiefstand mit 3.393).

VERUNGLÜCKTE ZWEIRADFAHRER, FUSSGÄNGER UND PKW-INSASSEN 1975 BIS 2015



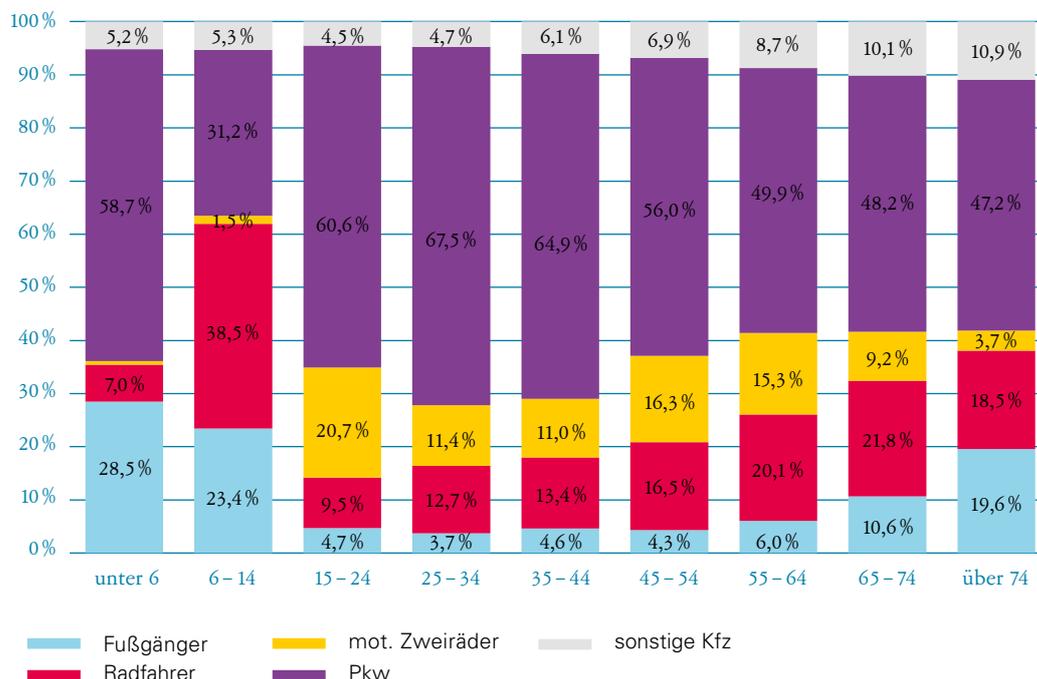


VERUNGLÜCKTE NACH ALTER UND ART DER VERKEHRSBETEILIGUNG

Von den in Baden-Württemberg im Jahr 2015 verunglückten 48.618 VerkehrsteilnehmerInnen waren 7 % unter 15 Jahre alt, 54 % lagen in der Altersklasse 15 bis 44 Jahre, 39 % der Verunglückten waren 45 Jahre und älter. In nahezu allen Altersklassen war die Beteiligung der Verunglückten als Pkw-FahrerInnen bzw. MitfahrerInnen am höchsten. Je nach Alter war die Art der sonstigen Verkehrsteilnahmen jedoch sehr unterschiedlich:

- Kinder im Alter unter 6 Jahren verunglückten überwiegend als Pkw-MitfahrerInnen (59 %) oder als Fußgänger (28,5 %).
- Bei den 6- bis 14-jährigen überwog mit 38,5 % die Beteiligung als RadfahrerInnen, gefolgt von einer Verkehrsbeteiligung als Pkw-MitfahrerInnen (31,2 %) und als FußgängerInnen (23,4 %).
- Zwischen 15 und 24 war der Anteil der Personen, die mit motorisierten Zweirädern verunglückten, mit 20,7 % besonders hoch. Zwischen 25 und 64 lag er dann jeweils zwischen 11 % (Altersgruppe 25 bis 44) und 16 % (Altersgruppe 45 bis 54).
- Die in den Altersklassen ab 15 Jahre Verunglückten waren überwiegend FahrerInnen oder MitfahrerInnen von Pkw, dies gilt mit 67,5 % insbesondere für die Altersgruppe 25 bis 34.
- Ab dem 55. Lebensjahr stieg wieder der Anteil der FußgängerInnen und RadfahrerInnen an den Verunglückten. Auch in der Altersklasse 75 und älter lag er 2015 mit zusammen 38,1 % (FußgängerInnen 19,6 %; RadfahrerInnen 18,5 %) recht hoch, jedoch noch unter dem Anteil der Pkw-Insassen von 47,2 %.

VERUNGLÜCKTE NACH ALTER UND ART DER VERKEHRSTEILNAHME 2015



4 Ausblick

Aus den automatischen Dauerzählstellen des Landes liegen Zahlen zur Verkehrsentwicklung auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes für das 1. Halbjahr 2016 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt vor:

	Kfz Mo – So (Kfz/24 h)	Kfz So + Feiertag (Kfz/24 h)
Autobahnen	+ 1,3 %	+ 2,9 %
Bundesstraßen	+ 1,4 %	+ 1,5 %
Landesstraßen	+ 1,6 %	+ 0,3 %

	Kfz Mo – Fr (Kfz/24 h)	SV ⁴ Mo – Fr (Kfz/24 h)
Autobahnen	+ 0,4 %	+ 1,8 %
Bundesstraßen	+ 1,1 %	- 0,3 %
Landesstraßen	+ 1,6 %	+ 0,4 %

Der Kfz-Verkehr ist im 1. Halbjahr 2016 gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf den Autobahnen, Außerorts-Bundes- und -Landesstraßen zusammen an allen Tagen Mo. – So. um rd. 1,5% gestiegen. Zwischen den drei Straßengruppen waren die Unterschiede nur gering. Bei einer Differenzierung nach Wochentagsgruppen ergeben sich dagegen Unterschiede. An den Werktagen Mo. – Fr. fiel der Verkehrszuwachs auf den Autobahnen mit 0,4% recht schwach aus, auf den Bundes- und Landesstraßen war der Zuwachs mit 1,1% (B) und 1,6% (L) stärker. An den Sonn- und Feiertagen waren die Verhältnisse umgekehrt: Stärkster Verkehrsanstieg auf den Autobahnen mit fast + 3%, es folgten die Bundesstraßen mit + 1,5% und die Landesstraßen mit + 0,3%.

Der Schwerverkehr hat sich an den Werktagen Mo. – Fr. im 1. Halbjahr auf jeder der hier

betrachteten drei Straßengruppen schwächer entwickelt als der Kfz-Verkehr insgesamt. Auf den Autobahnen war der Zuwachs mit 1,8% am stärksten, es folgten die Landesstraßen mit + 0,4%. Auf den Bundesstraßen war der Schwerverkehr im Vergleich zu Januar bis Juni 2015 mit - 0,3% leicht rückläufig.

Beim Kfz-Bestand zeichnet sich auch für das Jahr 2016 wieder ein Zuwachs ab. Hierauf lässt der Anstieg der Pkw-Neuzulassungen im 1. Halbjahr von 7,1% schließen.

Vorläufige Zahlen zur Unfallentwicklung auf den Straßen des Landes insgesamt lagen vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg bei Redaktionsschluss für Januar bis April 2016 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt vor:

<u>Unfälle mit Personenschaden</u>	- 1,5 %
<u>Getötete</u>	- 15,9 %
<u>Schwerverletzte</u>	- 3,2 %
<u>Leichtverletzte</u>	- 1,0 %

In einer Pressemitteilung der Polizei vom 01. August 2016 wird berichtet, dass die Anzahl der Unfälle insgesamt im 1. Halbjahr 2016 gestiegen, die Zahl der Personenschadensunfälle dabei aber zurückgegangen ist. Dies gilt ebenfalls für die Anzahl Leichtverletzter (- 1,8%) und Schwerverletzter (- 6,2%). Mit 190 getöteten Verkehrsteilnehmern ist auch in dieser Unfallkategorie ein Rückgang (- 15,2%) zu verzeichnen.

Auf den Autobahnen hat sich die seit 2013 zu beobachtende Entwicklung steigender Personenschadensunfälle im 1. Halbjahr 2016 mit einem Zuwachs von 4,3% fortgesetzt. Hauptunfallursachen waren dabei überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit sowie ungenügender Sicherheitsabstand.

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



QUELLEN

Regierungspräsidium Tübingen, Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg, Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg, Ergebnisse Jahr 2015, → <http://www.svz-bw.de>

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 2015, Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg März 2016 – mit ersten Ergebnissen für April 2016, → <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de>

Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, Statistische Mitteilungen, FZ 1, → <http://www.kba.de>

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, → <https://www.destatis.de>

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.

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

Stand: November 2016

Bildnachweis:

Titel: miredi/fotolia.com

Seite 2: SVZ Baden-Württemberg; Seite 7: Thaut Images/fotolia.com; Seite 11: Joe MiGo/wikipedia.de;

Seite 17: reinhard sestet/fotolia.com, Andreas Schwarzkopf/wikipedia.de; Seite 19: Bernd Wittelsbach/www.istockphoto.com;

Seite 21: Kara/fotolia.com

Gesamtherstellung:

Druckfrisch Verlag für umweltfreundliche Druckprodukte, Stuttgart

Gestaltung: AD Rainer Haas, Stuttgart

Ökologische und nachhaltige Druckproduktion auf Circle Silk Premium White, 100% Recyclingpapier – spart Rohstoffe und vermindert die Abgasemissionen, FSC® zertifiziert und mit EU Eco-Label ausgezeichnet.



Auf 100%
Recyclingpapier
gedruckt



Ökodruckfarben
auf Basis nachwach-
sender Rohstoffe



Energie-Effizienz-
Produktions-
konzept



Klimaneutral
und emissionsarm
gedruckt



Für diese Druck-
produktion wird
ein Baum gepflanzt



Baden-Württemberg