



Straßenverkehr in Baden-Württemberg

 Jahresvergleich 2016/2015



Baden-Württemberg



VORWORT

INFORMATIONEN ÜBER UNSER VERKEHRSNETZ SIND FÜR DIE ZUKUNFTSPLANUNG VON GROSSER BEDEUTUNG

Für die Infrastruktur-, der Stadt- und Raumplanung sind Informationen über das Verkehrsaufkommen im Netz der Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen von wichtiger Bedeutung. In besonderem Maße gilt das für die Straßen- und Verkehrsplanung oder die Erstellung und Fortschreibung von Lärmaktionsplänen. Die Landesstelle für Straßentechnik im Regierungspräsidium Tübingen bereitet für das Straßennetz in Baden-Württemberg die Ergebnisse der automatischen Straßenverkehrszählung, des fünfjährigen Verkehrsmonitorings an Landes- und Kreisstraßen sowie die der alle fünf Jahre stattfindenden bundesweiten Straßenverkehrszählung an Autobahnen und Bundesstraßen auf und veröffentlicht sie über die Homepage der Straßenverkehrszentrale. Im neuen Jahresvergleich 2016/2015 werden diese Verkehrszahlen mit Informationen zur straßenbezogenen Mobilität wie zum Beispiel der Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands oder dem Unfallgeschehen verknüpft. Für Planer, Planungsträger und alle von Verkehrsplanungen Betroffenen ist die Broschüre ein wertvolles Hilfsmittel, um zu

guten und richtigen Planungsergebnissen zu kommen.

Die Landesstelle für Straßentechnik leistet auf vielfältige Art und Weise einen wichtigen Beitrag zur Mobilität auf unseren Straßen. Von ihrer Straßenverkehrszentrale aus werden die Telematikanlagen an Autobahnen und Bundesstraßen gesteuert, die für einen verbesserten Verkehrsfluss und damit für mehr Verkehrssicherheit und eine Verringerung der Umweltbelastung sorgen. Über das Internet sowie über eine eigene App für mobile Endgeräte informiert sie über das Verkehrsgeschehen, Reisezeiten und Baustellen. Schauen Sie unter [→ www.svz-bw.de](http://www.svz-bw.de) auf die Seiten der Straßenverkehrszentrale, es lohnt sich!

Ihr

Klaus Tappeser

Regierungspräsident des Regierungsbezirks Tübingen

VORWORT

ALTERNATIVEN ZUM AUTO SCHAFFEN UND DEN UMSTIEG ZU EINER NEUEN MOBILITÄT ERLEICHTERN

Ein sicheres und effizientes Straßennetz ist ein wichtiger Baustein einer umwelt- und klimafreundlichen Verkehrspolitik. Es ist zugleich die Grundlage für unseren Wohlstand und eine funktionierende Wirtschaft. Die Zahl der Unfälle und der dabei verletzten und getöteten Menschen ist 2016 erfreulicherweise leicht gesunken. Dies ist einerseits eine Bestätigung der bisherigen Arbeit, auf der anderen Seite aber auch ein Ansporn nicht nachzulassen. Wir erhöhen in den kommenden Jahren weiter die Mittel für den Erhalt und den Umbau der Landesstraßen, um Unfallschwerpunkte im Straßennetz zu entschärfen.

Wir sind jedoch auch mit der Entwicklung konfrontiert, dass der Kfz-Verkehr auf allen Straßen außerhalb von Städten und Kommunen 2016 erneut zugenommen hat, und zwar um 2,1 Prozent. Mit der Vernetzung von Verkehrsträgern, dem Ausbau des ÖPNV und der Gestaltung einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Infrastruktur schaffen wir echte Alternativen zum Auto, um den Menschen das Umsteigen so leicht wie möglich zu machen. Diese Anstrengungen müssen wir weiter verfolgen und konsequent umsetzen.



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 Verkehrsablauf im Land. Maßstäbe sind für uns der Projektplan Straßenverkehrstelematik 2020 des Bundes, das Rahmenkonzept zum Straßenverkehrsmanagement „Effiziente Straßen 2020“ und das Verkehrssicherheitskonzept des Landes Baden-Württemberg.

Wir werden unsere Anstrengungen in allen Bereichen fortsetzen, um das Ziel einer nachhaltigen Mobilität und eines Straßenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte zu erreichen.

Ihr

Winfried Hermann MdL

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 2016/2015 18
 - 3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2016 19
 - 3.3 Unfallraten 20
 - 3.4 Unfallursachen 21
- 4. Ausblick 26
- Quellen, Verteilerhinweis, Impressum 27

1 ÜBERBLICK

Auf den Außerortsstraßen in Baden-Württemberg des Straßennetzes (**Bundesautobahnen (BAB), Bundes- (B), Landes- (L) und Kreisstraßen (K)**) ist die Verkehrsmenge 2016 gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Der Kfz-Bestand hat ebenfalls weiterhin zugenommen. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen insgesamt (innerorts und außerorts) war dagegen erfreulicherweise leicht rückläufig.

DIE ENTWICKLUNGEN IM EINZELNEN:

Die mittlere Verkehrsbelastung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, **DTV**) erhöhte sich auf den Straßen im Durchschnitt um 1,1%. Zwischen den Straßengruppen gab es mit +1,0% auf den Autobahnen, +1,1% auf den Bundesstraßen sowie +1,3% auf den Landes- und Kreisstraßen keine nennenswerten Unterschiede.

Die **Jahresfahrleistung** lag auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Verkehrs insgesamt mit 68,178 Mrd. Kfzkm um 1,4% höher als im Vorjahr.

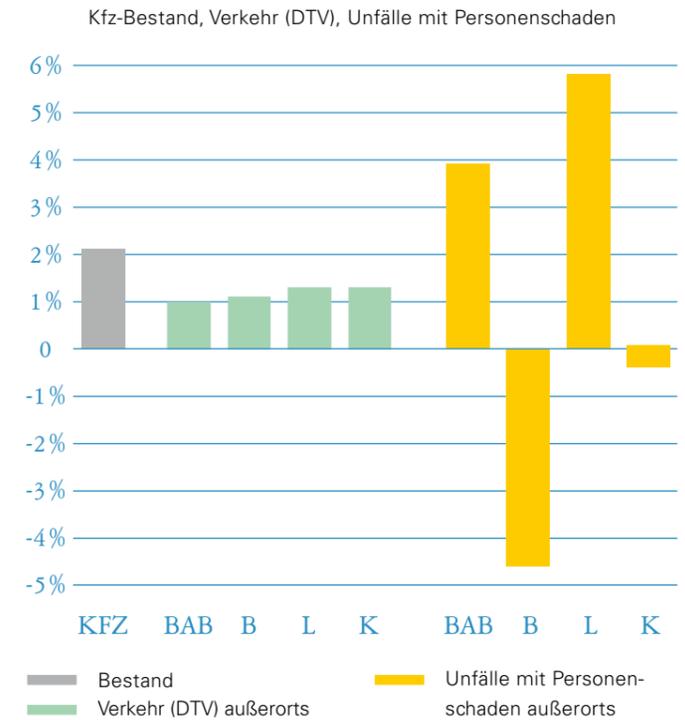
Die Anzahl der **Unfälle mit Personenschaden** verringerte sich auf allen Straßen insgesamt gegenüber 2015 auf 36.950 (-0,2%). Die Anzahl der Verletzten ging bei diesen Unfällen ebenfalls leicht zurück auf 48.103 (-0,1%). Bei Straßenverkehrsunfällen getötet wurden 405 Personen (-16,1%), davon außerorts 295 (-16,0%). Auf den Autobahnen des Landes wurden 2.512 Personenschadensunfälle registriert (+3,9%), bei Ver-

kehrsunfällen getötet wurden dort 31 Personen, 16 weniger als im Vorjahr.

Die **Unfallrate** der Personenschadensunfälle sank auf den betrachteten Außerortsstraßen insgesamt von 185 im Jahr 2015 auf 184 Unfälle je Mrd. Kfzkm in 2016.

Der **Kfz-Bestand** (ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge) erhöhte sich um 2,1% auf 7,832 Mio. Fahrzeuge zum 31.12.2016.

VERÄNDERUNGSRATEN 2016/2015 IN BADEN-WÜRTTEMBERG



VERÄNDERUNGSRATEN 2016/2015 IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Außerorts	Durchschnittlicher täglicher Verkehr		Jahresfahrleistung		Unfälle mit Personenschaden		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden	
	Kfz/24h	16/15	Mrd. Kfzkm	2016/15	Anzahl	2016/15	je Mrd. Kfzkm	16/15
Autobahnen	63.771	+1,0%	24,601	+1,3%	2.512	+3,9%	102	+2,6%
Bundesstraßen	15.013	+1,1%	19,765	+1,4%	3.698	-4,6%	187	-6,0%
Landesstraßen	5.323	+1,3%	14,746	+1,6%	4.032	+5,8%	273	+4,2%
Kreisstraßen	2.689	+1,3%	9,066	+1,6%	2.301	-0,5%	254	-2,0%



2 VERKEHR

2.1 KFZ-BESTAND

Der **Kfz-Bestand** (Kfz mit amtlichem Kennzeichen) hat in Baden-Württemberg 2016 weiterhin zugenommen. Am Jahresende waren 7,832 Mio. Kraftfahrzeuge registriert, das bedeutet gegenüber dem 31.12.2015 einen Anstieg um 2,1%. Damit lag der Zuwachs noch höher als im Vorjahr (2015/2014: +1,9%). Der Anteil der in Baden-Württemberg zugelassenen Kfz am bundesweiten Kfz-Bestand betrug am Jahresende 2016 14,1%. Mit einer Zunahme von 1,8% fiel die Kfz-Bestandsentwicklung im Bundesgebiet niedriger aus als in Baden-Württemberg.

Der **Pkw-Bestand** in Baden-Württemberg am 31.12.2016 betrug 6.410.321 Fahrzeuge, das waren 81,8% des Kfz-Bestandes in Baden-Württemberg und 14,0% des Pkw-Bestandes im Bundesgebiet.

Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Pkw betrug in Baden-Württemberg 33,1% (Vorjahr 32,9%), im Bundesgebiet 33,9% (Vorjahr 33,7%).

Wie im Vorjahr waren 5,4% des baden-württembergischen Pkw-Bestandes Cabrios, auch bundesweit hat sich dieser Anteil mit 4,6% gegenüber 2015 nicht geändert.

10,6% des Pkw-Bestandes in Baden-Württemberg waren Allrad-Pkw (Vorjahr 9,9%), im Bundesgebiet waren es 9,4% (Vorjahr 8,7%). In Baden-Württemberg ist der Bestand an Allrad-Pkw gegenüber 2015 um 11,3%, im Bundesgebiet um 10,1% gestiegen.

Mit 50,6% bzw. 50,1% unterschieden sich die Anteile der Pkw in der mittleren Hubraumklasse von 1.400 ccm bis 2.000 ccm zwischen Baden-Württemberg und dem Bundesgebiet nur geringfügig. In der kleinen Hubraumklasse unter 1.400 ccm lag der Anteil bundesweit mit 34,7% höher als in Baden-Württemberg mit 31,9%. Umgekehrt waren die Verhältnisse dementsprechend bei den hubraumstärkeren Pkw mit 2.000

ccm und mehr. Ihr Anteil war im Bundesgebiet mit 15,1% niedriger als in Baden-Württemberg, wo 17,4% der am Jahresende 2016 zugelassenen Pkw in die hubraumstarke Klasse fielen. Der Anteil der kleinen Hubraumklasse ist 2016 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 2015 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 in 2016	
	BW	Bundesgebiet
weniger als 1.400 ccm	31,9 %	34,7 %
1.400 bis < 2.000 ccm	50,6 %	50,1 %
2.000 ccm und mehr	17,4 %	15,1 %

Der Bestand an **Nutzfahrzeugen**¹⁾ betrug am 31.12.2016 in Baden-Württemberg 757.239 Fahrzeuge, das waren 9,7% des Kfz-Bestandes des Landes und 13,9% des Nutzfahrzeugbestandes im Bundesgebiet. Den größten Anteil an den Nutzfahrzeugen hatten in Baden-Württemberg die Lastkraftwagen (345.941, 45,7%) gefolgt von den land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (226.866, 30,0%).

Der Bestand an **Krafträdern** betrug am 31.12.2016 in Baden-Württemberg 664.475 Fahrzeuge, das waren 8,5% des Kfz-Bestandes des Landes und 15,4% des Krad-Bestandes im Bundesgebiet. Mit +2,4% ist der Krad-Bestand gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt auch 2016 wieder stärker gestiegen als der Bestand an Pkw (+2,0%). Bei den Nutzfahrzeugen war der Zuwachs mit 2,5% noch etwas höher.

2016:
Mehr als
7,8 Millionen KFZ
in Baden-
Württemberg



Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Krafträder hat sich in Baden-Württemberg seit 2014 mit jeweils 13,7% nicht verändert. Er lag damit auch 2016 wieder etwas über dem entsprechenden Anteil im Bundesgebiet von 13,4% (Vorjahr ebenfalls 13,4%).

Die **Kraftfahrzeugdichte** betrug in Baden-Württemberg 731 (Vorjahr 716) Kfz/1.000 EinwohnerInnen. Sie lag damit um 6,9% über dem entsprechenden Wert im Bundesgebiet von 684 (Vorjahr 672). Der Regierungsbezirk mit der höchsten Kfz-Dichte war Tübingen mit 778 (Vorjahr 761) Kfz/1.000 EinwohnerInnen gefolgt

von den Regierungsbezirken Stuttgart mit 738 (Vorjahr 721), Freiburg mit 729 (Vorjahr 715) und Karlsruhe mit 691 (Vorjahr 678) Kfz/1.000 EinwohnerInnen. Unter den Kreisen und kreisfreien Städten hatte der Hohenlohekreis mit 927 (Vorjahr 906) Kfz/1.000 EinwohnerInnen weiterhin die höchste Dichte. Die niedrigste Dichte wurde vom Kraftfahrt-Bundesamt wiederum für die Stadt Heidelberg mit 440 (Vorjahr 433) Kfz/1.000 EinwohnerInnen ausgewiesen. Weniger als 500 Kfz/1000 EinwohnerInnen wurden ansonsten nur noch für die Stadt Freiburg im Breisgau mit 478 (Vorjahr 470) Kfz/1000 EinwohnerInnen registriert.

KRAFTFAHRZEUGBESTÄNDE AM 31.12.2016 UND VERÄNDERUNGEN ZU 2015

	KFZ	PKW	NFZ ¹⁾	KRAD
Baden-Württemberg				
Bestand 2016	7.832.035	6.410.321	757.239	664.475
Veränderung 2016/2015	+2,1 %	+2,0 %	+2,5 %	+2,4 %
Anteil am Bundesgebiet	14,1 %	14,0 %	13,9 %	15,4 %
Bundesgebiet				
Bestand 2016	55.568.268	45.803.560	5.450.215	4.314.493
Veränderung 2016/2015	+1,8 %	+1,6 %	+2,8 %	+2,0 %

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.

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.

BESTANDSENTWICKLUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2016

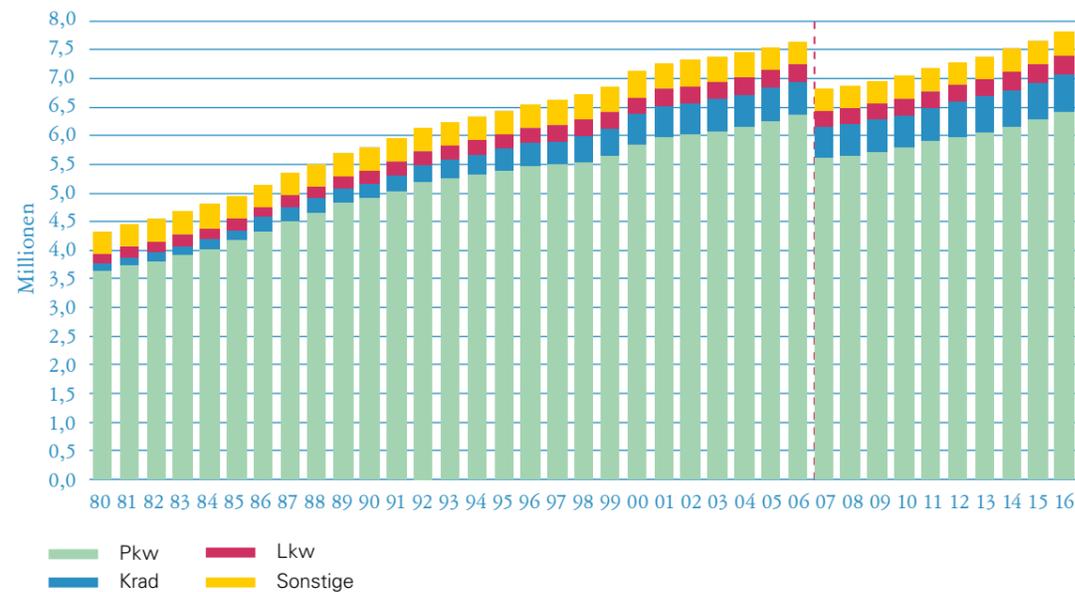
Wegen einer im März 2007 vollzogenen Umstellung der Bestandsstatistik² beziehen sich die Ausführungen in den nächsten Absätzen auf die Zeiträume 1980 bis 2006 und 2007 bis 2016.

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 15,0% angestiegen. Dabei erhöhte sich der Pkw-Bestand um 13,9%, der Bestand an Krafträdern nahm um 25,0% zu und bei den Lkw gab es einen Zuwachs von 25,2%.

KRAFTFAHRZEUGBESTÄNDE (31.12.) IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2016



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

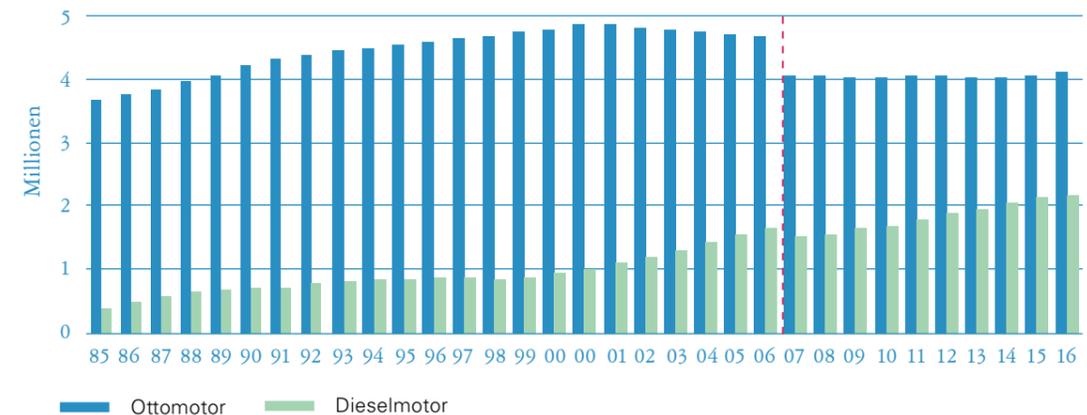
um rund 40% angestiegen, die Bestandsentwicklung bei den Pkw mit Ottomotor war dagegen seit 2002 rückläufig (rund 4%). Der Anteil der Diesel-Pkw an Pkw mit Diesel- und Ottomotor insgesamt (ohne Pkw mit Gas und Elektroantrieb) betrug 26,1% am 31.12.2006.

Zuwachs an Diesel-PKW
GERINGER

Seit 2007 ist der Bestand an Pkw mit Ottomotor um 0,6% angestiegen, der Bestand an Pkw mit Dieselmotor hat dagegen um 45,2% 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 2016 ist dieser Anteil noch einmal deutlich gestiegen und zwar auf 35,3%.

Zum 31.12.2016 hat sich der Bestand an Benzin-Pkw gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt um 1,0% erhöht. Bei den Diesel-Pkw lag der Zuwachs mit + 3,7% höher. Zwischen 2011 und 2015 betrug die durchschnittliche jährliche Veränderung beim Bestand der Benzin-Pkw -0,04%, bei den Diesel-Pkw lag dieser Wert bei knapp + 5%. Damit liegt die Entwicklung 2016/2015 bei den Benzin-Pkw über und bei den Diesel-Pkw unter der durchschnittlichen Veränderung zwischen 2011 und 2015. Die Zahlen deuten möglicherweise bereits auf eine Trendwende aufgrund der aktuellen Diesel-Abgasdiskussionen hin (s. auch Kap. 4 Ausblick).

BESTANDSENTWICKLUNG DER PKW MIT OTTO- UND DIESELMOTOR IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1985 BIS 2016 (BIS 2000 STAND 01.07, DANN 31.12.)



Durch Gas angetrieben wurden Ende 2016 47.822 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, 2016 verzeichnete der Bestand gegenüber 2015 sogar ein Minus von 3,7%. Damit liegt der Anteil der durch Gas angetriebenen Pkw am Pkw-Bestand des Landes insgesamt am Jahresende 2016 mit 0,75% weiterhin unter 1 Prozent. Bundesweit liegt der Anteil mit 1,15% etwas höher.

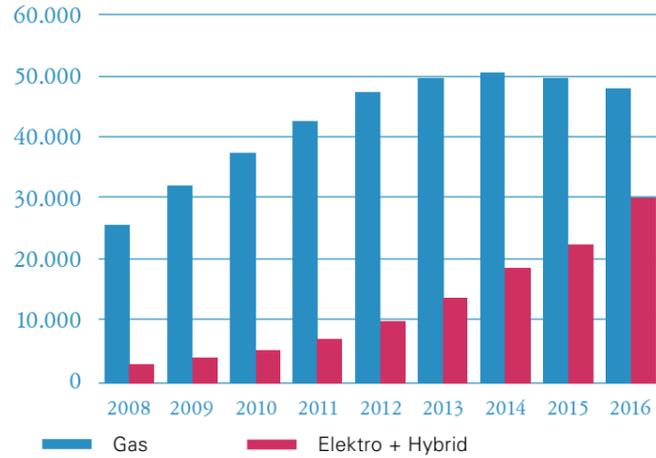
Erhöht haben sich im Jahresvergleich die Bestände an Pkw mit Elektro- (+ 39,8%) und Hybridantrieb (+ 30,6%). Mit 6.667 Elektrofahrzeugen und 23.340 Hybridfahrzeugen beträgt der Anteil dieser beiden Antriebsarten zusammen am Pkw-Bestand insgesamt am 31.12.2016 jedoch lediglich 0,5%. (Bundesgebiet 0,4%).

Seit 2008 hat sich der Bestand an Pkw mit Gasantrieb fast verdoppelt. Der Bestand an Pkw mit Elektro- und Hybrid-Antrieb hat sich im gleichen Zeitraum um mehr als das 9-fache erhöht.

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.

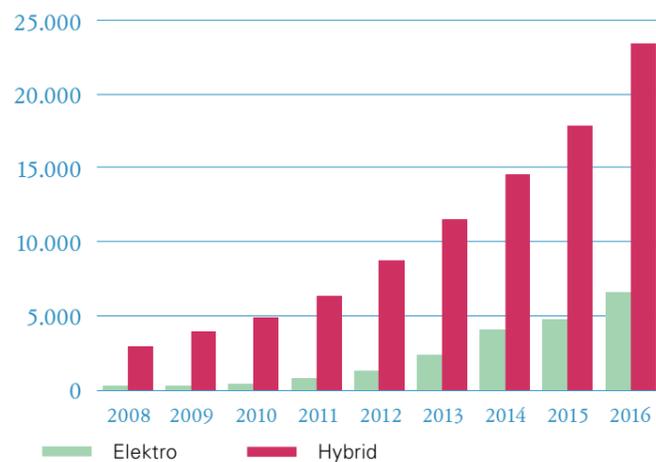
Erhöhung des Pkw-Bestands mit **Elektro- und Hybridantrieb** seit 2008 um das 9-fache, Anteil am Pkw-Bestand insgesamt jedoch nur knapp 0,5 %.

ANZAHL PKW MIT GAS- SOWIE ELEKTRO- UND HYBRID-ANTRIEB IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2008 BIS 2016



Vergleicht man die Anteile der Elektro- und Hybrid-Pkw zwischen den Bundesländern untereinander, dann liegt Baden-Württemberg bei den Pkw mit Elektroantrieb mit einem Anteil von 0,10% am Pkw-Bestand insgesamt hinter Berlin (0,14%), Hamburg (0,12%) und Bayern (0,11%) an vierter Stelle. Bei den Pkw mit Hybridantrieb liegt Baden-Württemberg mit einem Anteil von 0,36% an neunter Stelle. Dieser Anteil entspricht dem bundesweiten Anteil der Hybrid-Pkw am Pkw-Bestand im Bundesgebiet (s. auch Kap. 4 Ausblick).

ANZAHL PKW MIT ELEKTRO- UND HYBRID-ANTRIEB IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2008 BIS 2016



2.2 DURCHSCHNITTLICHE TÄGLICHE VERKEHRSTÄRKEN (DTV)

Die Berechnungen zur Verkehrsentwicklung 2016/2015 basieren auf der Datenauswertung von 152 in Baden-Württemberg betriebenen automatischen Dauerzählstellen. Von 36 Zählgeräten auf Autobahnen, 72 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** 2016 auf den freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs folgende DTV-Werte und Veränderungen gegenüber 2015:

	DTV (Kfz/24h)	Veränderungen 2016/2015	
BAB	63.771	+ 631	+ 1,0 %
B	15.013	+ 163	+ 1,1 %
L	5.323	+ 68	+ 1,3 %
K	2.689	+ 34	+ 1,3 %

Auf den Außerortsstraßen des Landes gab es 2016 im Vergleich zum Vorjahr allgemein Verkehrszunahmen. Diese fielen auf den Landes- und Kreisstraßen mit jeweils + 1,3% etwas höher aus als auf den Autobahnen und Bundesstraßen mit + 1,0% (BAB) und + 1,1% (B). Insgesamt ist der Kfz-Verkehr 2016 weniger stark angestiegen als im Vorjahr.

An den Werktagen Montag – Freitag verlief die Verkehrsentwicklung auf den Autobahnen etwas schwächer, auf den übrigen Straßen etwas stärker als an allen Tagen des Jahres.

	Veränderungen der DTV-Werte 2016/15	
	Sonn-/Feiertage	Montag – Freitag
BAB	+ 1,4 %	+ 0,7 %
B	+ 0,6 %	+ 1,5 %
L	- 0,6 %	+ 2,0 %
K	- 0,6 %	+ 2,0 %

An den Sonn- und Feiertagen waren die Verkehrszunahmen im Vergleich zu allen Tagen und zu den Werktagen auf den Autobahnen mit + 1,4% höher, auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen fiel die Verkehrsentwicklung im Sonn- und Feiertagsverkehr dagegen niedriger aus.

	DTV (Kfz/24h)	Veränderungen 2016/2015	Anteil an DTV-Kfz
BAB	9.370	+ 2,4 %	14,7 %
B	1.077	+ 0,7 %	7,2 %
L	277	+ 0,7 %	5,2 %
K	141	+ 0,7 %	5,2 %

Auf der A 8 zwischen AK Stuttgart und AK Leonberg **150** Tsd. Kfz/Tag.

Auch der Schwerverkehr (SV, Kfz>3,5 t zul. Gesamtgewicht) nahm 2016 weiter zu. Die Entwicklung verlief im Vergleich zum Kfz-Verkehr auf den Autobahnen stärker, auf den übrigen Straßen etwas schwächer.

HOCHBELASTETE STRECKENABSCHNITTE

Der **höchstbelastete Autobahnabschnitt** lag 2016 wie in den Vorjahren auf der A 8 westlich vom Autobahnkreuz Stuttgart mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 149.731 Kfz/24h. Es folgten die A 5 nördlich des Autobahndreiecks Karlsruhe mit 140.356 Kfz/24h und die A 81 bei Ludwigsburg mit 128.202 Kfz/24h. Für die A 6 wurde bei Hockenheim die höchste Belastung mit 99.655 Kfz/24h registriert.

Hochbelastete Bundesstraßenabschnitte lagen 2016 insbesondere auf den zweibahnig ausgebauten Strecken der B 10:

Stuttgart-Zuffenhausen	78.962 Kfz/24h,
Stuttgart-Hedelfingen	71.526 Kfz/24h,
Plochingen	68.839 Kfz/24h,
Ulm-Nord	59.557 Kfz/24h.

DTV-Werte von mehr als 50.000 Kfz/24h wurden außerdem registriert auf der B 27 an der Zählstelle Echterdingen mit 70.197 Kfz/24h, auf der B 14 bei Korb mit 56.106 Kfz/24h und auf der B 29 an der Zählstelle Grunbach mit 54.291 Kfz/24h.

Die **stärksten Verkehrszunahmen** gegenüber 2015 wurden bei den Autobahnen auf der A 7 an der Zählstelle Langenau und auf der A 861 an der Zählstelle Rheinfeldern Rheinbrücke registriert. Bei den Bundesstraßen wurde der höchste Verkehrszuwachs auf der B 290 an der Zählstelle Crailsheim-Süd und bei den Landesstraßen auf der L 1164 an der Zählstelle Waldhausen gemessen.

Autobahnen:
Auf knapp **5%** der Länge des Straßennetzes werden **36%** der Jahresfahrleistung erbracht.

LANGFRISTIGE DTV-ENTWICKLUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG

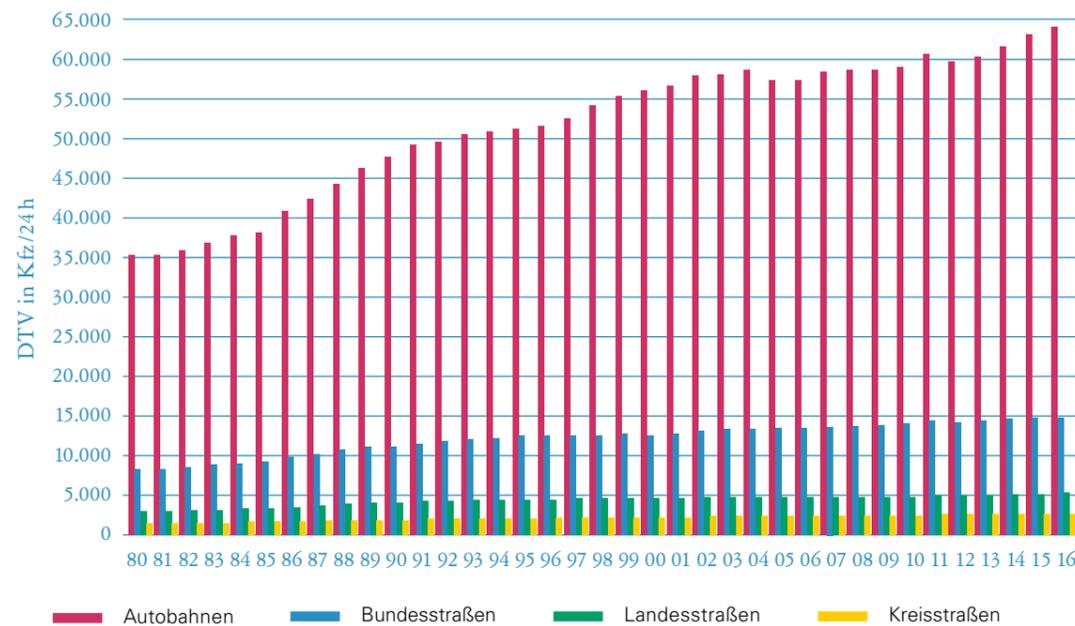
Zwischen 1980 und 2016 ist der Verkehr auf den Autobahnen um 80,7% von 35.296 auf 63.771 Kfz/24h gestiegen, auf den Bundesstraßen um 79,3% von 8.371 auf 15.013 Kfz/24h, auf den Landesstraßen um 76,6% von 3.015 auf 5.323 Kfz/24h und auf den Kreisstraßen um 84,6% von 1.457 auf 2.689 Kfz/24h.

Die Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken seit 1980 ist durch einen flachen Anstieg bis 1985, dann 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 2012 gab es in den vergangenen vier 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 2016 verringerte sich der mittlere jährliche Zuwachs bei den Bundesfernstraßen (BAB, B) auf 1,1% und bei den Landesstraßen auf 1,0%

DURCHSCHNITTLICHE TÄGLICHE VERKEHRSTÄRKEN AUF AUSSERORTSSTRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2016



2.3 JAHRESFAHRLEISTUNGEN

Aufgrund der nur geringen Längenveränderungen (auf den vier Straßenklassen insgesamt nur +2,0 km gegenüber dem 01.01.2015) unterscheiden sich die Entwicklungen der Jahresfahrleistungen nur

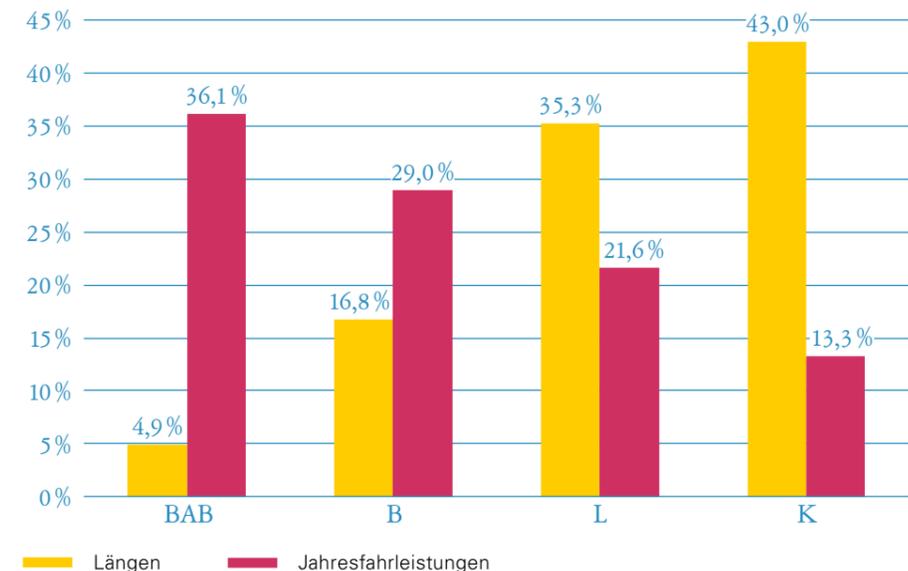
	Netzlänge 01.01.2016 (km)*	Veränderung 2016/2015	Fahrleistung 2016 (Mrd. Kfzkm)	Veränderung 2016/2015
Autobahnen	1.054	0,0%	24,601	+ 1,3%
Bundesstraßen	3.597	+ 0,0%	19,765	+ 1,4%
Landesstraßen	7.569	0,0%	14,746	+ 1,6%
Kreisstraßen	9.211	0,0%	9,066	+ 1,6%
BAB+B+L+K	21.431	0,0%	68,178	+ 1,4%

geringfügig von den DTV-Entwicklungen. Auf den Autobahnen des Landes wurden von den Kraftfahrzeugen im Jahr 2016 rd. 24,601 Mrd. Kfzkm zurückgelegt

Damit wurden auf den Autobahnen auch 2016 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 2016 von allen Kraftfahrzeugen

68,178 Mrd. Kfzkm zurückgelegt. Das sind gegenüber dem Vorjahr 1,4% und gegenüber 1980 86% mehr. Auf den Autobahnen hat sich die Fahrleistung seit 1980 mehr als verdoppelt (+113%). Im Jahr 2016 betrug der Leistungsanteil der Autobahnen 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 Leistungsanteil von 13,3% stand ein Längenanteil von 43,0% gegenüber.

LÄNGEN- UND JAHRESFAHRLEISTUNGSANTEILE 2016



*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 2016 für den grenzüberschreitenden Verkehr insgesamt eine gesicherte Datenbasis zur Verfügung.

ERGEBNISSE NACH FAHRZEUGARTEN

Für das Jahr 2016 wurden folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken im grenzüberschreitenden Kfz-Verkehr Baden-Württembergs ermittelt: (siehe Tabelle unten)

Die Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Kfz-Verkehrs lag an den Grenzübergängen mit einem Anstieg von insgesamt 1,0% auf ähnlichem Niveau wie im Gesamtnetz des Landes (BAB, B, L, K: +1,1%). Für die Grenzübergänge nach Frankreich ergab sich ein Rückgang von 1,2%, an den Grenzen zur Schweiz ergab sich dagegen ein Zuwachs von 2,2%.

Der Personenverkehr mit Frankreich hat bei den Pkw gegenüber 2015 um 1,8% abgenommen, bei den Bussen dagegen um fast 11% zugenommen. Für die Kräder gab es einen deutlichen Rückgang von 7,9%. An den Grenzen

zur Schweiz hat sich der Pkw-Verkehr um 2,3% erhöht. Bei den Krädern betrug der Zuwachs 6,5%, für die Busse wurde dagegen ein Rückgang von 9,6% 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 vergangenen drei Jahren auch 2016 wieder zu: An der Grenze mit Frankreich um 3,5%, an den Übergängen zur Schweiz um 0,3%, an den Grenzen zusammen um 2,2%. Je nach Fahrzeugart waren die Entwicklungen des schweren Güterverkehrs unterschiedlich: An den französischen Grenzen nahm der Verkehr der Lkw > 3,5 t ohne Anhänger um 0,4% zu, die Zuwächse bei den Lkw mit Anhänger und bei den Sattelkraftfahrzeugen waren mit 3,1% bzw. 4,0% deutlich stärker. An den Grenzen mit der Schweiz nahm der Verkehr der Lkw > 3,5 t um fast 6% ab, für die Lkw mit Anhänger wurden mit 1,3% und für die Sattelkraftfahrzeuge mit 2,7% dagegen Verkehrszuwächse registriert.

Der leichte Güterverkehr mit Fahrzeugen bis zu 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lieferwagen) stieg an den Grenzen mit Frankreich um 1,9%, an den Grenzen mit der Schweiz war der Zuwachs mit 3,5% stärker. Der Anteil der Lieferwagen am Güterverkehr insgesamt sank an den französischen Grenzübergängen von 35,3% im Vorjahr auf 34,9% in 2016, zur Schweiz erhöhte er sich dagegen von 53,8% auf 54,6%.

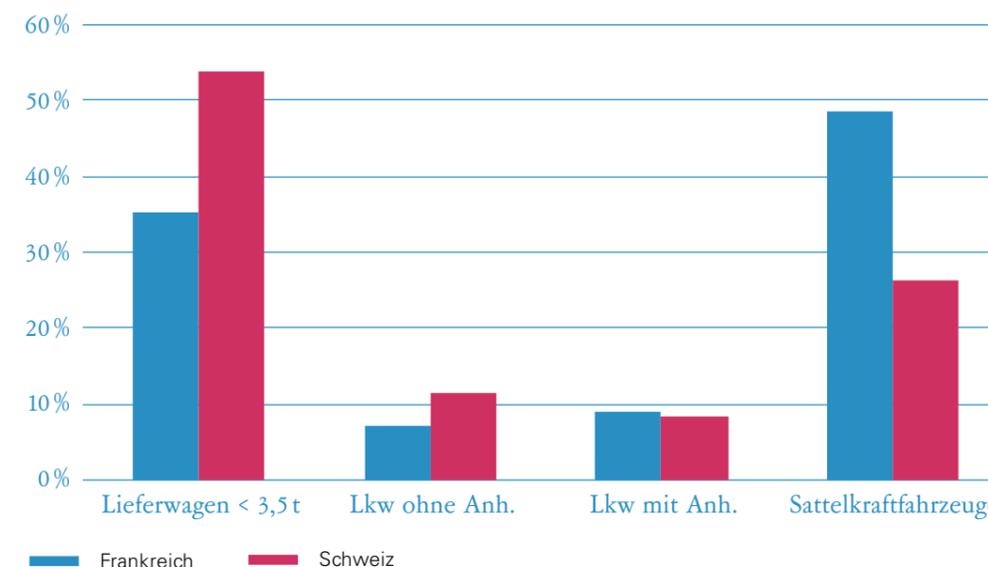
HÖCHSTBELASTETE GRENZÜBERGÄNGE

Der mit Abstand höchstbelastete Grenzübergang zwischen Frankreich und Baden-Württemberg war auch 2016 wieder die Europabrücke bei Kehl (B 28). Dort wurde trotz eines Verkehrsrückgangs von 36.356 Kfz/24h in 2015 auf 31.189 Kfz/24h in 2016 rd. 20% des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs mit Frankreich abgewickelt. Spitzentag war Donnerstag der 14.07. (Französischer Nationalfeiertag) mit 40.946 Kfz. Der höchste Stundenwert wurde auf der Europabrücke mit 3.064 Kfz am Freitag, dem 11.11. (Feiertag in Frankreich) zwischen 15 und 16 Uhr registriert. Hochbelastete Übergänge waren weiterhin

GRENZÜBERSCHREITENDER KFZ-VERKEHR DIFFERENZIERT NACH FAHRZEUGARTEN

	Kfz	Pkw	Krad	Pkw mit Anh.	Bus	Lkw < 3,5t	Lkw > 3,5t	Lkw mit Anh.	Sattel-Kfz
Frankreich	155.244	128.535	1.712	1.122	670	8.104	1.628	2.060	11.414
2016/2015	-1,2%	-1,8%	-7,9%	-4,5%	+10,9%	+1,9%	+0,4%	+3,1%	+4,0%
Schweiz	302.996	274.400	5.332	799	873	11.783	2.315	1.793	5.701
2016/2015	+2,2%	+2,3%	+6,5%	-25,6%	-9,6%	+3,5%	-5,9%	+1,3%	+2,7%

ANTEILE DER FAHRZEUGARTEN DES GÜTERVERKEHRS AM GRENZÜBERSCHREITENDEN GÜTERVERKEHR 2016 INSGESAMT



Seit Schengen 1992:
Zuwachs des Grenzverkehrs mit Frankreich und Schweiz um **55%**.

die Weil-Palmrainbrücke (B 532) mit 19.084 Kfz/24h und einem Anteil von 12,3% am Grenzverkehr mit Frankreich gefolgt vom Übergang Iffezheim Rheinbrücke (B 500) mit 17.672 Kfz/24h (Anteil 11,4%) und dem Autobahnübergang Neuenburg (A 5) mit 17.310 Kfz/24h (Anteil 11,2%).

Von den Grenzübergängen zwischen Baden-Württemberg und der Schweiz war der BAB-Übergang Weil am Rhein (A 5) mit 32.930 Kfz/24h weiterhin der höchstbelastete. Hier wurden 10,9% des Grenzverkehrs mit der Schweiz abgewickelt. Spitzentag war Freitag der 29.07. (letzter Schultag vor den Sommerferien in Bayern und Ferien in allen anderen Bundesländern) mit 46.164 Kfz. Die höchste Stunde wurde mit 3.178 Kfz am 22.03. zwischen 16 und 17 Uhr registriert. Die zweithöchste Belastung hatte Rheinfelden (A 861) mit 27.857 Kfz/24h (Anteil 9,2%) gefolgt von der Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (B33n) mit 19.421 Kfz/24h (Anteil 6,4%) und dem Grenzübergang Bietingen (B 34) mit 16.000 Kfz/24h (Anteil 5,3%). Mit 13.977 Kfz/24h (Anteil 4,6%) folgten die Grenzübergänge Bad Säckingen (B 518) und Waldshut Rheinbrücke (B 34) mit 13.517 Kfz/24h (Anteil 4,5%).

GRENZÜBERSCHREITENDER KFZ-VERKEHR 1990 BIS 2016

Im Jahr 2016 haben insgesamt 167,7 Millionen Kraftfahrzeuge die Grenzen des Landes von und nach Frankreich und zur Schweiz passiert, davon 56,8 Millionen (34%) die französischen, 110,9 Millionen (66%) die schweizerischen Grenzen. Seit 1990 (Beginn der systematischen Erhebungen) ist der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr insgesamt um 63,5% gestiegen, mit Frankreich um 68,1%, mit der Schweiz um 61,2%.

Seit Inkrafttreten des Schengener Abkommens (1992) nahm der grenzüberschreitende Verkehr insgesamt um 54,6% zu, zwischen Frankreich und Baden-Württemberg betrug der Zuwachs 61,4%, zwischen der Schweiz und Baden-Württemberg 51,3%. Die Fahrleistung auf den Außerortsstraßen (BAB, B, L, K) des Landes insgesamt ist in diesem Zeitraum nur um 28,9% angestiegen.

ENTWICKLUNG DES GRENZÜBERSCHREITENDEN KFZ-VERKEHRS IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1990 BIS 2016



3 UNFALLGESCHEHEN

3.1 UNFALLSITUATION 2016/2015

Bei der Unfallaufnahme wird von der Polizei nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden³ und Unfällen mit Personenschaden differenziert. Die Entwicklung 2016 stellt sich wie folgt dar:

- Auf allen Straßen des Landes wurden insgesamt 314.859 Straßenverkehrsunfälle registriert. Dies ist im Vergleich zu 2015 (308.543) ein Anstieg um 2,0%. Die Unfälle mit Sachschaden erhöhten sich um 2,3% auf 277.909 (2015: 271.529).
- Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden verringerte sich um 0,2% auf 36.950. Die Zahl der bei diesen Unfällen insgesamt verletzten Personen ging um 0,1% zurück auf 48.103 (Leichtverletzte: 39.113, +1,2%, Schwerverletzte: 8.990, -5,4%).
- 405 VerkehrsteilnehmerInnen wurden bei Verkehrsunfällen 2016 getötet, das sind 78 Personen weniger (-16,1%) als im Vorjahr. Mit 37 Getöteten je 1 Million Einwohner

Innen lag Baden-Württemberg leicht unter dem Bundesdurchschnitt von 39.

- Innerorts (einschl. Gemeindestraßen) sank 2016 die Anzahl Getöteter um 16,7% auf 110.
- Außerorts verringerte sich die Anzahl Getöteter um 16,0% auf 295.
- Auf den Autobahnen wurden 2016 bei Verkehrsunfällen 31 Personen getötet. Das waren 16 (-34,0%) weniger als im Jahr 2015. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden erhöhte sich um 3,9%, die Anzahl der Schwerverletzten verringerte sich dabei um 11,8%, die Anzahl der Leichtverletzten stieg dagegen um 6,9%.
- Auf den übrigen Außerortsstraßen hat die Anzahl der Unfälle mit Personenschäden insgesamt um 0,7% zugenommen. Die Zahl der dabei Verletzten stieg um 0,6% auf 16.270. Die Anzahl der Getöteten verringerte sich um 40 Personen (-13,2%) auf 264 Verkehrsteilnehmer.

ENTWICKLUNG DES UNFALLGESCHEHENS 2016/15

	Unfälle mit Personenschaden		Dabei Leichtverletzte		Schwerverletzte		Getötete	
Alle Straßen	36.950	-0,2%	39.113	+1,2%	8.990	-5,4%	405	-16,1%
davon innerorts	23.123	-1,0%	23.436	-0,2%	4.268	-5,3%	110	-16,7%
Außerorts	13.827	+1,3%	15.677	+3,4%	4.722	-5,5%	295	-16,0%
darunter Autobahnen	2.512	+3,9%	3.503	+6,9%	626	-11,8%	31	-34,0%
übrige Straßen	11.315	+0,7%	12.174	+2,5%	4.096	-4,5%	264	-13,2%
darunter Bundesstraßen	3.698	-4,6%	4.515	-4,5%	1.235	-8,9%	108	-10,4%
Landesstraßen	4.032	+5,8%	4.234	+8,6%	1.548	+2,7%	93	+4,5%
Kreisstraßen	2.301	-0,5%	2.284	+3,9%	867	-7,8%	48	-29,4%
Gemeindestraßen	1.284	+4,3%	1.141	+7,7%	446	-7,9%	15	-42,3%

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

DEUTLICHE RÜCKGÄNGE BEI DEN SCHWERVERLETZTEN UND GETÖTETEN:
2016 niedrigste Anzahl Getöteter seit Einführung der Statistik im Jahr 1953



- Betrachtet man die Entwicklung bei der Anzahl Getöteter differenziert nach Straßenklassen außerorts, zeigt sich, dass auf den Bundesstraßen 13 Personen weniger, auf den Landesstraßen 4 mehr, auf den Kreisstraßen 20 weniger und auf den Gemeindestraßen 11 Personen weniger bei Straßenverkehrsunfällen getötet wurden als im Vorjahr.

Im Bundesgebiet wurden 2016 nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes 308.145 Personenschadensunfälle registriert, 0,8% mehr als 2015. Die Zahl der Getöteten, verringerte sich 2016 um 253 Personen (-7,3%) auf 3.206 Verkehrsteilnehmer.

3.2 LANGFRISTIGE UNFALLENTWICKLUNG 1970 BIS 2016

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 2016 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%. Nach einem weiteren Anstieg im Jahr 2015 um 1,5% ist die Anzahl der Personenschadensunfälle 2016 wieder leicht zurückgegangen und zwar um 0,2% auf 36.950 Unfälle. Gegenüber dem bisherigen Höchststand von 54.008 aus dem Jahr 1978 bedeutet dies einen Rückgang von 31,6%.

	2016	1970	2016/1970
Getötete	405	2.798	-85,5%
Schwer- verletzte	8.990	22.822	-60,6%
Leicht- verletzte	39.113	51.790	-24,5%

- Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen ging zwischen 1970 und 2016 von 77.410 auf 48.508 um 37,3% zurück. Bei den Getöteten war der Rückgang seit 1970 am stärksten. Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer betrug 2016 mit 405 Personen rund 86% weniger als 1970 mit 2.798 getöteten Verkehrsteilnehmern.

Autobahnen
sind auch **2016**
DIE SICHERSTEN
AUSSERORTS-
STRASSEN
des Landes

→ Das Risiko, bei einem Unfall 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. 2016 waren es mit 243 bzw. 11 deutlich weniger.

3.3 UNFALLRATEN

Die Unfallraten, d.h. die auf die Kfz-Fahrleistung bezogenen Unfallzahlen, ermöglichen einen objektiven Vergleich der Verkehrssicherheit der einzelnen Straßenklassen untereinander. Die niedrigsten Raten der Unfälle mit Personenschaden wurden auch 2016 wieder für die Autobahnen ermittelt (102 Unfälle mit Personenschaden je Mrd. Kfzkm). Am höchsten waren die Unfallraten auf den Landesstraßen (273), gefolgt von den Kreisstraßen (254) und den

Bundesstraßen (187). Auf den Autobahnen nahmen die Raten im Vergleich zum Vorjahr um 2,6% zu, auf den Bundesstraßen nahmen sie dagegen um 6,0% ab. Für die Landesstraßen wurde ein Anstieg von 4,2% und für die Kreisstraßen eine Abnahme von 2,0% ermittelt.

Die Rate der Verletzten stiegen auf den Autobahnen (+ 2,3%) und Landesstraßen (+ 5,3%), auf den Bundesstraßen (-6,8%) und Kreisstraßen (-1,2%) waren sie dagegen rückläufig.

ENTWICKLUNG DER UNFALLRATEN 2016/15

	Autobahnen		Bundesstraßen		Landesstraßen		Kreisstraßen	
Unfälle mit Personenschaden	102	+2	187	-12	273	+11	254	-5
Verletzte	168	+4	291	-21	392	+20	348	-7
Getötete	1	-1	6	0	6	0	5	-3

Je Mrd. Kfzkm wurden auf den Autobahnen 2016 gegenüber 2015 1 Verkehrsteilnehmer und auf den Kreisstraßen 3 Verkehrsteilnehmer weniger getötet. Auf den Bundes- und Landesstraßen gab es keine Veränderungen.

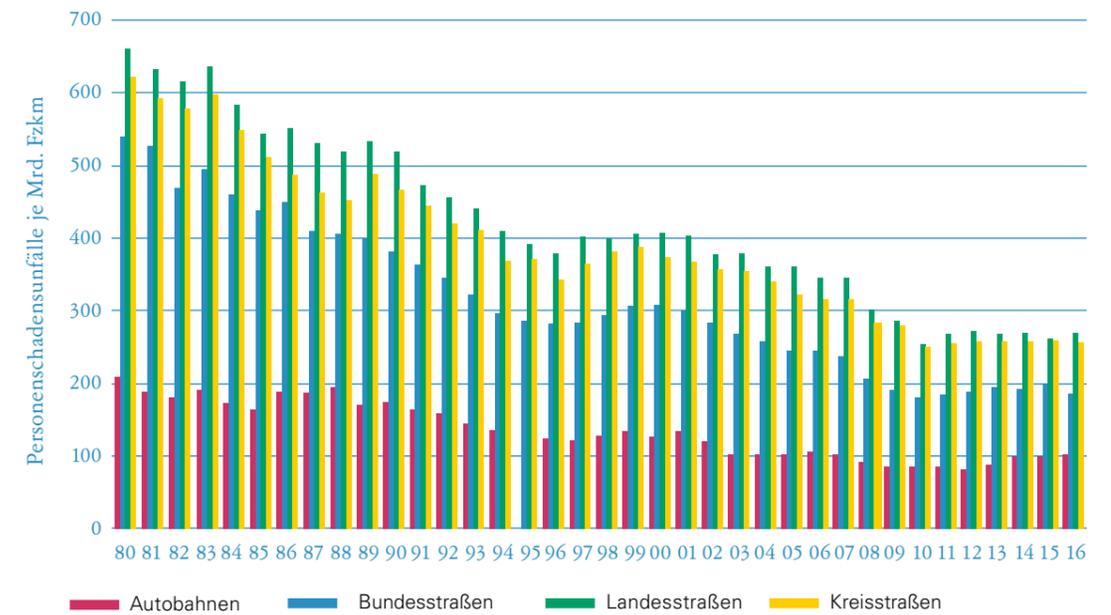
Die Raten der Unfälle mit Personenschaden sind – langfristig betrachtet – deutlich rückläufig. Auffällige Zunahmen gab es nur von 1982 nach 1983, sowie auf einigen Straßenklassen von 1985 nach 1986 und von 1988 nach 1989. Auf Autobahnen gab es generell Zunahmen zwischen 1985 und 1988. Seit 1990 gingen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

eindeutiger Trend mehr zu erkennen ist. In Bezug auf das Jahr 1980 haben sich die Raten der Personenschadensfälle 2016 auf allen Straßenklassen um mehr als 50% verringert. Mit -65,3% war der Rückgang in diesem Zeitraum bei den Bundesstraßen besonders stark ausgeprägt.

LANGFRISTIGE ENTWICKLUNG DER RATEN DER UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN

	2016/00	2016/90	2016/80
BAB	-19,2%	-41,7%	-51,4%
B	-39,3%	-51,0%	-65,3%
L	-33,0%	-47,4%	-58,7%
K	-31,9%	-45,7%	-59,2%

UNFALLRATEN DER UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN AUF AUSSERORTSSTRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2016



3.4 UNFALLURSACHEN

Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden waren 2016 (Anteile des Vorjahres in Klammern):

- Fehler der FahrerInnen von Kraftfahrzeugen: Sie verursachten innerorts 77,0% (78,3%), außerorts 92,3% (92,4%) aller Personenschadensunfälle.
- Radfahrende verursachten innerorts 17,6% (16,5%), außerorts 5,6% (5,4%) Unfälle mit Personenschaden.

- Schlechte Straßenverhältnisse, insbesondere verursacht durch Schnee, Eis und Regen, waren innerorts für 3,2% (2,9%) und außerorts für 8,3% (8,0%) der Personenschadensunfälle mitverantwortlich.
- Andere Unfallursachen (Hindernisse auf der Fahrbahn, technische Mängel am Kfz, ...) waren von untergeordneter Bedeutung.

FahrerInnen von	Innerorts [%] 2016 2015	Außerorts [%] 2016 2015
Pkw	64,0 64,7	71,1 70,8
Krädern	6,9 7,2	11,7 12,1
Lkw	4,6 4,8	8,2 8,0
anderen Kfz	1,9 2,0	1,4 1,7

- FußgängerInnen verursachten innerorts 3,8% (3,5%) und außerorts 0,4% (0,5%) der Personenschadensunfälle.





FEHLVERHALTEN DER FAHRERINNEN + FAHRER

Die Verteilung der fahrerbedingten Ursachen bei Personenschadensunfällen war auch 2016 – nach Ortslagen getrennt – unterschiedlich (Vorjahreszahlen in Klammern):

Innerorts überwogen

- Fehler beim Abbiegen, Wenden, Einbiegen: 20,0% (21,1%),
- Missachten der Vorfahrt: 22,1% (21,3%),
- zu geringer Abstand: 14,0% (15,0%),
- nicht angepasste Geschwindigkeit: 11,2% (11,5%),
- Alkohol: 4,4% (4,4%),
- Falsche Straßenbenutzung: 3,9% (3,8%),
- Überholen: 3,1% (3,3%).

Außerorts überwogen

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

Innerorts gehörten 2016 „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 34,4% im Jahr 2016 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 176 (43,5%) der 405 im Jahr 2016 innerorts und außerorts insgesamt tödlich verunglückten VerkehrsteilnehmerInnen war ursächlich die Geschwindigkeit verantwortlich. Im Vorjahr betrug dieser Anteil 45,1%.

Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge waren 2016 beteiligt (Vorjahreszahlen in Klammern):

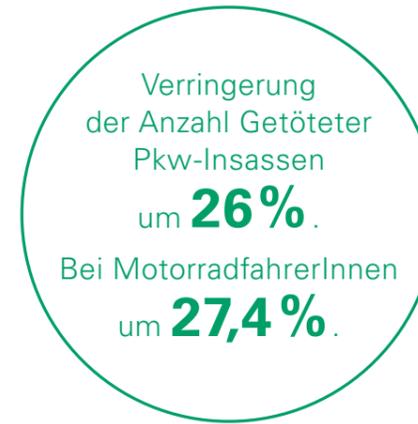
	innerorts (%)	außerorts (%)
Pkw-FahrerInnen	42,2 (51,5)	60,5 (63,2)
Krad-FahrerInnen	3,7 (9,2)	18,8 (19,8)
Lkw-FahrerInnen	14,7 (10,0)	9,6 (7,4)
BusfahrerInnen	0,9 (0,8)	0,0 (0,0)
RadfahrerInnen	20,2 (13,8)	5,2 (3,4)
FußgängerInnen	16,5 (10,0)	2,6 (2,8)

Auf den Autobahnen waren Pkw-FahrerInnen zu 44,4% (59,1%) und KradfahrerInnen zu 3,7% (4,5%) an Unfällen mit Getöteten beteiligt. Der Anteil der Lkw-FahrerInnen an Unfällen mit Getöteten ist von 27,3% im Vorjahr auf 48,1% in 2016 gestiegen.

VERUNGLÜCKTE NACH ART IHRER VERKEHRSTEILNAHME

Die Anzahl Verunglückter (Verletzte und Getötete) hat sich 2016 gegenüber dem Vorjahr um 0,2% auf 48.508 VerkehrsteilnehmerInnen verringert.

Die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen erhöhte sich im Vergleich zu 2015 um 0,8%. Bei den MotorradfahrerInnen war ein Rückgang von 6,6% zu verzeichnen, die Anzahl verunglückter Mofa- und MopedfahrerInnen verringerte sich ebenfalls um 6,6%. Erhöht hat sich die Anzahl verunglückter Lkw-Insassen um 0,4%. Auch bei den FußgängerInnen (+ 1,1%) und RadfahrerInnen (+ 1,6%) gab es Zunahmen der Anzahl Verunglückter gegenüber dem Vorjahr. Die Anzahl



verunglückter PedelecfahrerInnen erhöhte sich von 629 im Vorjahr auf 774 (+ 23,1%) in 2016.

2016 wurden 78 VerkehrsteilnehmerInnen weniger als im Vorjahr getötet. Bei den Pkw-Insassen verringerte sich die Anzahl Getöteter um 26,0%,

bei den Lkw-Insassen um 16,7% und bei den MotorradfahrerInnen um 27,4%. 2016 wurde ein/eine Mofa-/MopedfahrerIn bei einem Verkehrsunfall getötet, im Vorjahr waren es noch 8. Bei allen anderen VerkehrsteilnehmerInnen (außer „Sonstige“, - 36,4%) wurden Zunahmen gegenüber 2015 registriert.

Die Zahl der Verletzten (Schwer- und Leichtverletzte) insgesamt verringerte sich gegenüber 2015 geringfügig um 0,1% auf 48.103. Der stärkste prozentuale Anstieg wurde mit 23,2% bei den

VERUNGLÜCKTE NACH ART IHRER VERKEHRSTEILNAHME

	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	16/15	Anteil	Anzahl	16/15	Anteil	Anzahl	16/15	Anteil
Pkw-Insassen	27.848	1,0%	57,9%	182	-26,0%	44,9%	28.030	0,8%	57,8%
Lkw-Insassen	1.066	0,7%	2,2%	15	-16,7%	3,7%	1.081	0,4%	2,2%
MotorradfahrerInnen	4.346	-6,1%	9,0%	77	-27,4%	19,0%	4.423	-6,6%	9,1%
Mofa-/MopedfahrerInnen	1.728	-6,2%	3,6%	1	-87,5%	0,2%	1.729	-6,6%	3,6%
RadfahrerInnen	7.895	1,5%	16,4%	44	29,4%	10,9%	7.939	1,6%	16,4%
Pedelecs	765	23,2%	1,6%	9	12,5%	2,2%	774	23,1%	1,6%
FußgängerInnen	3.426	0,6%	7,1%	70	34,6%	17,3%	3.496	1,1%	7,2%
Sonstige	1.029	-16,1%	2,1%	7	-36,4%	1,7%	1.036	-16,3%	2,1%
Insgesamt	48.103	-0,1%	100,0%	405	-16,1%	100,0%	48.508	-0,2%	100,0%

PedelecfahrerInnen registriert. In absoluten Zahlen bedeutet dies gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg von 144 Personen. Die Anzahl verletzter Mofa-/MopedfahrerInnen und MotorradfahrerInnen verringerte sich dagegen um jeweils rd. 6%. Die Anzahl verletzter sonstiger VerkehrsteilnehmerInnen ging um 16,1% zurück. Bei den anderen VerkehrsteilnehmerInnen erhöhte sich die Anzahl Verletzter zwischen 0,6% bei den FußgängerInnen und 1,5% bei den RadfahrerInnen.

LANGFRISTIGE ENTWICKLUNG

→ Die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen lag 2016 trotz des zwischenzeitlichen Anstiegs Ende der 80er Jahre und der leichten Zuwächse zwischen 1998 bis 2001 und von 2010 bis 2016 auf 28.030 Verunglückte um fast 40% unter dem Höchststand des Jahres 1978 von damals mehr als 46.000. Gegenüber dem bisher niedrigsten Stand des Jahres 2010 von 26.501 hat sich die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen um 5,8% erhöht.

Über **37%** der verunglückten 6 bis 14-jährigen waren RadfahrerInnen

- 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. 2016 war die Entwicklung wieder rückläufig und zwar um 6,6% auf 4.423. Das bedeutet gegenüber dem niedrigsten Stand von 2010 einen Anstieg um rd. 19% und gegenüber dem Höchststand von 1983 (11.330) eine Verringerung um 61%.
- 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 um 3,1% angestiegen, 2016 ging sie gegenüber dem Vorjahr um 6,6% zurück auf 1.729. Gegenüber dem Höchststand des Jahres 1979 (7.988) bedeutet dies einen Rückgang von 78%. Gegenüber dem Tiefstand 1995 von 1.330 liegt die Anzahl 2016 jedoch um 30% 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 2016 mit 7.939 verunglückten RadfahrerInnen um 9,5% unterschritten.

überwiegend als Pkw-MitfahrerInnen (62,6%) oder als Fußgänger (26,3%).

- Bei den 6- bis 14-jährigen überwog mit 37,4% die Beteiligung als RadfahrerInnen, gefolgt von einer Verkehrsbeteiligung als Pkw-MitfahrerInnen (33,8%) und als FußgängerInnen (24,7%).
- Zwischen 15 und 24 war der Anteil der Personen, die mit motorisierten Zweirädern verunglückten, mit 20,5% besonders hoch. Zwischen 25 und 64 lag er dann jeweils zwischen 10,0% (Altersgruppe 25 bis 44) und 14,7% (Altersgruppe 55 bis 64).
- Die in den Altersklassen ab 15 Jahre Verunglückten waren überwiegend FahrerInnen oder MitfahrerInnen von Pkw, dies gilt mit 68,3% 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 2016 mit zusammen 37,9% (FußgängerInnen 18,5%; RadfahrerInnen 19,4%) recht hoch, jedoch noch unter dem Anteil der Pkw-Insassen von 46,6%.

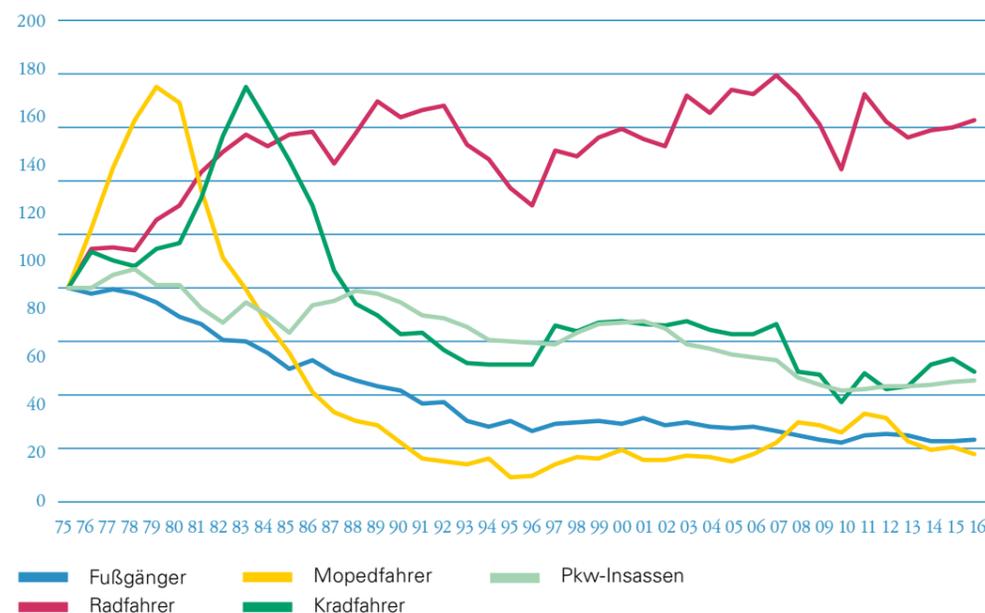
- Bei den verunglückten FußgängerInnen ist zwischen 1975 und 1994 ein stetiger Rückgang zu beobachten. Danach verlief die Entwicklung uneinheitlich. 1975 verunglückten 8.082 Fußgänger, 2016 waren es mit 3.496 57% weniger, aber 3% mehr als 2010 (bisheriger Tiefststand mit 3.393).

VERUNGLÜCKTE NACH ALTER UND ART DER VERKEHRSBETEILIGUNG

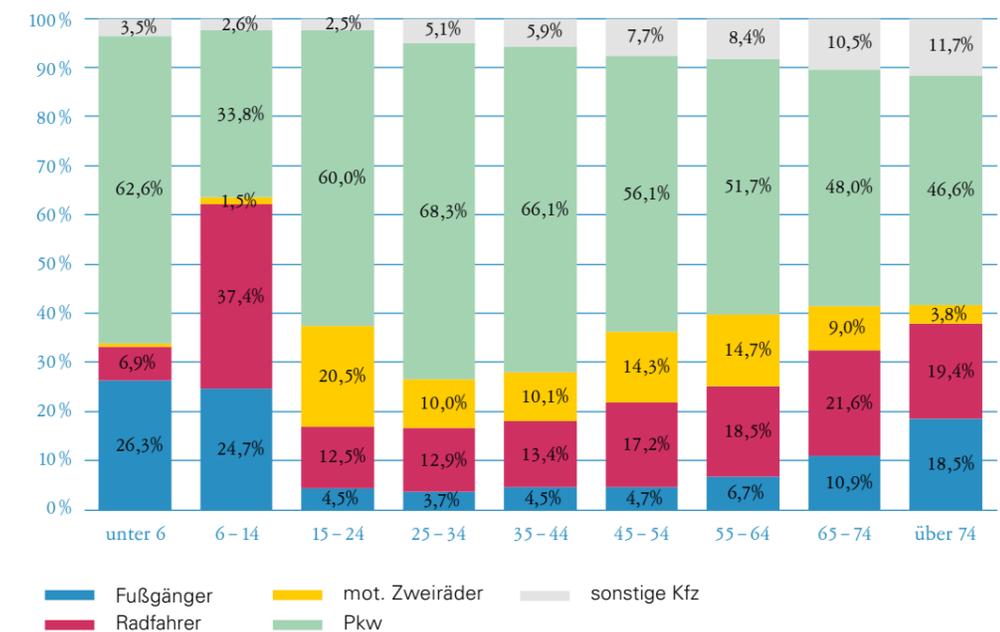
Von den in Baden-Württemberg im Jahr 2016 verunglückten 48.508 VerkehrsteilnehmerInnen waren 6,8% unter 15 Jahre alt, 53,8% lagen in der Altersklasse 15 bis 44 Jahre, 39,3% der Verunglückten waren 45 Jahre und älter. In nahezu allen Altersklassen war die Beteiligung der Verunglückten als Pkw-FahrerInnen bzw. MitfahrerInnen am höchsten. Je nach Alter war die Art der sonstigen Verkehrsteilnahmen jedoch sehr unterschiedlich:

- Kinder im Alter unter 6 Jahren verunglückten

VERUNGLÜCKTE ZWEIRADFAHRER, FUSSGÄNGER UND PKW-INSASSEN 1975 BIS 2016



VERUNGLÜCKTE NACH ALTER UND ART DER VERKEHRSTEILNAHME 2016



4 Ausblick

Aus den automatischen Dauerzählstellen des Landes liegen Zahlen zur Verkehrsentwicklung auf den Außerortsstraßen des Straßennetzes für das 1. Halbjahr 2017 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt vor:

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

	Kfz Mo – Fr (Kfz/24 h)	SV ⁴ Mo – Fr (Kfz/24 h)
Autobahnen	+ 0,2 %	+ 2,1 %
Bundesstraßen	+ 0,6 %	+ 1,9 %
Landesstraßen	+ 0,9 %	+ 2,4 %

Der Kfz-Verkehr ist im 1. Halbjahr 2017 gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf den Autobahnen, Außerorts-Bundes- und -Landesstraßen angestiegen. An allen Tagen Mo – So betragen die Verkehrszunahmen gegenüber Januar bis Juni 2016 auf den Autobahnen 0,3 %, auf den Bundesstraßen 1,0 % und auf den Landesstraßen 1,6 %. An den Werktagen Mo – Fr fielen die Verkehrszuwächse noch schwächer aus. Sie lagen auf jeder der drei Straßenklassen unter 1 %. An den Sonn- und Feiertagen wurde der stärkste Zuwachs mit 2,4 % auf den Landesstraßen registriert, es folgten die Bundesstraßen mit 1,9 % und die Autobahnen mit 0,2 %.

Der Schwerverkehr hat sich an den Werktagen Mo – Fr im 1. Halbjahr auf jeder der hier betrachteten drei Straßengruppen stärker entwickelt als der Kfz-Verkehr insgesamt. Auf den Landesstraßen war der Zuwachs mit 2,4 % am stärksten, es folgten die Autobahnen mit 2,1 % und die Bundesstraßen mit 1,9 %.

Bei den Pkw-Neuzulassungen gab es im 1. Halbjahr 2017 ein Plus von 3,1 % gegenüber dem Vor-

jahreshalbjahr. Im 1. Halbjahr 2016 waren die Neuzulassungen gegenüber Januar bis Juni 2015 noch um 7,1 % angestiegen.

Nach einer Pressemitteilung des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg (Mitteilung 205/2017 vom 09.08.2017) lagen die Neuzulassungen von benzingetriebenen Pkw im 1. Halbjahr 2017 mit 137.538 Fahrzeugen um 11,7 % über dem Wert des Vorjahreshalbjahres. „Deutlich rückläufig war hingegen mit einem Minus von 7,0 % die Nachfrage nach Diesel-Pkw (99.632). Dadurch verringerte sich der Dieselanteil an den Neuzulassungen auf 40,6 % gegenüber 45,7 % im 1. Halbjahr 2016.“

Der Pressemitteilung ist zu entnehmen, dass sich die Neuzulassungen von Pkw mit alternativen Antrieben im 1. Halbjahr 2017 weiterhin dynamisch entwickelten wenn auch nach wie vor auf sehr niedrigem Niveau: „Zum einen erhöhte sich die Zahl der neu zugelassenen Elektro-Pkw im Vergleich zum Vorjahreshalbjahr um nahezu das 2,5-fache (1.935), zum anderen wiesen auch Pkw mit Hybridantrieb mit einer Verdoppelung der Zulassungszahlen (5.527) eine positive Entwicklung auf.“

Vorläufige Zahlen zur Unfallentwicklung auf den Straßen des Landes insgesamt lagen vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg bei Redaktionsschluss für Januar bis Juni 2017 vor:

<u>Unfälle mit Personenschaden</u>	+ 3,5 %
<u>Getötete</u>	+ 16,8 %
<u>Schwerverletzte</u>	- 1,6 %
<u>Leichtverletzte</u>	+ 3,1 %

Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden ging auf den Autobahnen deutlich um 7,8 % zurück. Eine leichte Abnahme wurde mit -0,5 % für die Landesstraßen registriert. Auf den Bundesstraßen haben sich die Unfälle mit Personenschaden im 1. Halbjahr 2017 dagegen um +3,1 % und auf den Kreis- und Gemeindestraßen um knapp 7 % erhöht.

QUELLEN

Regierungspräsidium Tübingen, Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg, Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg, Ergebnisse Jahr 2016, → <http://www.svz-bw.de>

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 2016, Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg April 2016 – mit ersten Ergebnissen für Mai 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 2017

Bildnachweis:

Titel: Stock.Adobe.com
Seite 2/3: Stock.Adobe.com, Fotolia.com, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Joachim E. Röttgers
Seite 7: Stock.Adobe.com
Seite 17: Stadt Kehl, Heini Woldschläger, wikipedia.de;
Seite 19: Fotolia.com
Seite 21: 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 nachwachsender
Rohstoffe



Energie-Effizienz-
Produktions-
konzept



Klimaneutral
und emissionsarm
gedruckt



Für diese Druck-
produktion wird
ein Baum gepflanzt



Baden-Württemberg