



Straßenverkehr in Baden-Württemberg

 Jahresvergleich 2018/2017



Baden-Württemberg



VERKEHRSWENDE IN SICHT

Nachhaltige Mobilität heißt, die Mobilitätsbedürfnisse von heute und in der Zukunft in einer dauerhaft umweltverträglichen Weise zu gewährleisten. Dies gilt sowohl für Personen als auch für Güter. Die Ergebnisse des vorliegenden Jahresvergleichs zeigen, dass die individuelle Auto-Mobilität auf unseren Straßen weiterhin wächst. Auch im Jahr 2018 ist der Straßenverkehr in Baden-Württemberg im Vergleich zum Vorjahr, wenn auch nur leicht, angestiegen. Gleiches gilt für den Bestand an Kraftfahrzeugen. Das ist für den Klimaschutz eine Herausforderung.

Erfreulich ist es, dass der Anteil an Fahrzeugen mit Elektro- und Hybridantrieb weiter ansteigt und der Anteil an Personenkraftwagen mit Dieselmotoren seit zwei Jahren leicht rückläufig ist. Trotzdem haben wir noch einen langen Weg vor uns, bis jedes dritte Fahrzeug klimaneutral angetrieben wird, was unserem Klimaschutzziel bis 2030 entspricht.

Mit meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern setze ich mich dafür ein, dass wir weitere Impulse für die Verkehrswende setzen. Wir investieren

große Summen in den Erhalt und die Ertüchtigung unserer Straßeninfrastruktur sowie in intelligente Verkehrsmanagementsysteme, die uns helfen, die vorhandene Straßeninfrastruktur besser zu nutzen. Eine gute, sichere Straßeninfrastruktur ist wichtig, um unsere Wirtschaftskraft zu erhalten und unsere persönliche Mobilität zu gewährleisten – ob mit dem Auto, Lkw, dem Sharing-Fahrzeug, dem Bus oder auf dem Fahrrad.

Ich möchte Sie ermutigen, die Verkehrswende aktiv mitzugestalten. Jeder und jede kann einen Beitrag zu umweltfreundlicher und sicherer Mobilität leisten. Vermeiden Sie unnötige Autofahrten, probieren Sie den Umweltverbund, fahren Sie mit Bus, Bahn oder mit dem Rad, wo immer es geht!

Ihr

Winfried Hermann MdL

Minister für Verkehr Baden-Württemberg





KOMMEN SIE GUT UND SICHER ANS ZIEL

Wer im Straßenverkehr unterwegs ist, dem liegt vor allem eines am Herzen: Gut und sicher am Ziel anzukommen.

Um einen sicheren und reibungslosen Straßenverkehr zu gewährleisten, sind Kenntnisse über die Entwicklung der Verkehrszahlen und über die registrierten Unfälle im Straßenverkehr unerlässlich.

In der Broschüre „Jahresvergleich 2018/17“ stellt die Landesstelle für Straßentechnik im Regierungspräsidium Tübingen landesweit die Veränderungen des Straßenverkehrs dar. Die Broschüre sorgt so für Transparenz und bietet in gewohnter Form einen breiten Überblick über die Entwicklungen des Verkehrs- und Unfallgeschehens in Baden-Württemberg. Wesentliche Kennzahlen werden mittels Tabellen und Grafiken anschaulich dargestellt.

Der Jahresvergleich der Verkehrszahlen des Jahres 2018 mit dem Jahr 2017 zeigt eine Steigerung des Verkehrs auf den Außerortsstraßen. Die Herausforderung, den Verkehr auf dem ohnehin hoch belasteten Straßennetz flüssig und sicher zu halten, hat daher weiterhin höchste Priorität, denn: Wir wollen auch in Zukunft die individuelle Mobilität für unsere Bürgerinnen und Bürger sowie gute Rahmenbedingungen für unsere Wirtschaft sicherstellen ohne dass der Klimaschutz dabei zu kurz kommt!

Leider haben auch die Gesamtzahl der registrierten Unfälle im Straßenverkehr sowie die Unfälle mit verletzten Personen zugenommen. Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten hat sich hin-

gegen im Vergleich zum Jahr 2017 um 3,9 Prozent verringert, wobei eines klar ist: Jeder Unfall ist einer zu viel! Daher muss es unser oberstes Ziel sein, die Zahl der Toten und Verletzten im Straßenverkehr weiter signifikant zu senken.

Die Landesstelle für Straßentechnik leistet auf vielfältige Art und Weise einen wichtigen Beitrag zur Mobilität, Sicherheit und zur Reduktion von Umweltbelastungen auf unseren Straßen. Durch die zielgerichtet eingesetzten Verkehrsbeeinflussungsanlagen, sorgt sie so etwa für 20% weniger Staus: Dadurch wird der Verkehr nicht nur flüssiger, sondern auch umweltfreundlicher, denn der durch Staus verursachte erhöhte Schadstoffausstoß wird so verringert. Als zentrale Informationsplattform unterstützt die Landesstelle für Straßentechnik die Arbeit der baden-württembergischen Straßenbauverwaltung. Sie ermöglicht einen einfachen, schnellen und komfortablen Zugang zu Straßeninformationen sowie deren räumliche Darstellung. Über das Internet und über eine eigene App für mobile Endgeräte informiert die Landesstelle über das Verkehrsgeschehen, Reisezeiten und Baustellen. Schauen Sie unter www.svz-bw.de auf die Seiten der Straßenverkehrszentrale, es lohnt sich!

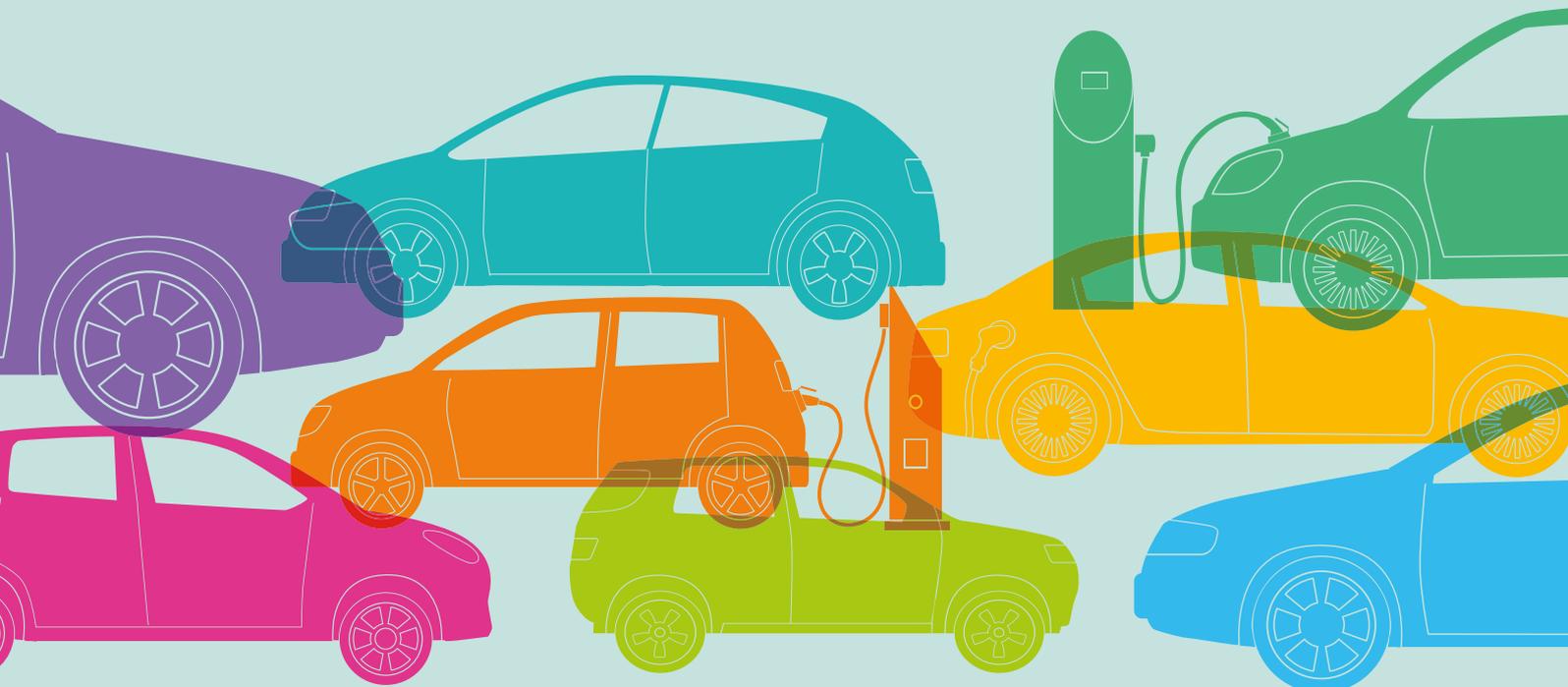
Ihr

Klaus Tappeser

Regierungspräsident des Regierungsbezirks Tübingen

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 2018/2017	18
3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2018	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 im Jahr 2018 gegenüber dem Vorjahr leicht angestiegen. Der Kfz-Bestand hat ebenfalls weiterhin zugenommen. Auch die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen insgesamt (innerorts und außerorts) hat leicht zugenommen. Die Anzahl der bei diesen Unfällen Getöteten ist jedoch leicht rückläufig.

Die mittlere Verkehrsbelastung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, DTV) erhöhte sich auf den Außerortstraßen im Durchschnitt um weniger als 1%. Zwischen den Straßengruppen gab es mit +0,1% auf den Autobahnen, +0,7% auf den Bundesstraßen und +0,4% auf den Landes- und Kreisstraßen keine nennenswerten Unterschiede.

Die Jahresfahrleistung lag auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Verkehrs insgesamt mit 67,241 Mrd. Kraftfahrzeugkilometer (Kfzkm) um 0,5% höher als im Vorjahr.

Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden erhöhte sich auf allen Straßen insgesamt gegenüber 2017 auf 37.330 (+1,7%). Die Anzahl der Verletzten stieg bei diesen Unfällen ebenfalls an 48.096 (+1,7%). Bei Straßenverkehrsunfällen wurden 440 Personen getötet, das sind gegenüber dem Vorjahr 18 Personen weniger (-3,9%), davon außerorts 327 (-4,9%), innerorts 113 (-0,9%).

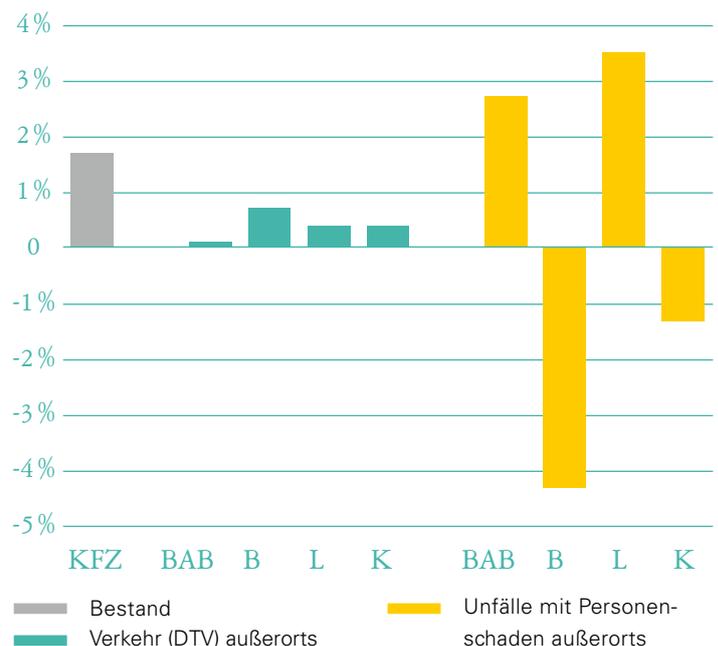
Auf den Autobahnen des Landes wurden 2.440 Personenschadensunfälle registriert (+2,7%), bei Verkehrsunfällen wurden dort 50 Personen getötet, 10 mehr als im Vorjahr.

Die Unfallrate der Personenschadensunfälle blieb auf den betrachteten Außerortsstraßen insgesamt für 2018 im Vergleich zu 2017 unverändert bei 184 Unfälle je Mrd. Kfzkm.

Der Kfz-Bestand (ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge) erhöhte sich um 1,7% auf 8,111 Mio. Fahrzeuge zum 31.12.2018.

VERÄNDERUNGSRATEN 2018/2017 IN BADEN-WÜRTTEMBERG

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



VERÄNDERUNGSRATEN 2018/2017 IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Außerorts	Durchschnittlicher täglicher Verkehr		Jahresfahrleistung		Unfälle mit Personenschaden		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden	
	Kfz/24h	2018/17	Mrd. Kfzkm	2018/17	Anzahl	2018/17	je Mrd. Kfzkm	2018/17
Autobahnen	64.150	+0,1%	24,679	+0,1%	2.440	+2,7%	99	+2,5%
Bundesstraßen	14.540	+0,7%	18,447	+0,8%	3.513	-4,3%	190	-5,0%
Landesstraßen	5.350	+0,4%	15,028	+0,7%	4.097	+3,5%	273	+2,8%
Kreisstraßen	2.700	+0,4%	9,086	+0,4%	2.337	-1,3%	257	-1,6%

2 VERKEHR

2.1 KFZ-BESTAND

Der **Kfz-Bestand** (Kfz mit amtlichem Kennzeichen) hat in Baden-Württemberg 2018 weiter zugenommen. Am Jahresende waren 8,111 Mio. Kraftfahrzeuge registriert, das bedeutet gegenüber dem 31.12.2017 einen Anstieg um 1,7%. Damit lag der Zuwachs etwas niedriger als im Vorjahr (2017/2016: +1,8%). Der Anteil der in Baden-Württemberg zugelassenen Kfz am bundesweiten Kfz-Bestand betrug am Jahresende 2018 14,2%. Mit einer Zunahme von 1,5% fiel die Kfz-Bestandsentwicklung im Bundesgebiet niedriger aus als in Baden-Württemberg.

Der **Pkw-Bestand** in Baden-Württemberg am 31.12.2018 betrug 6.626.660 Fahrzeuge, das waren 81,7% des Kfz-Bestandes in Baden-Württemberg und 14,1% des Pkw-Bestandes im Bundesgebiet.

Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Pkw betrug in Baden-Württemberg 33,2% (Vorjahr 33,2%), im Bundesgebiet 34,2% (Vorjahr 34,1%).

Wie im Vorjahr waren 5,4% des baden-württembergischen Pkw-Bestandes Cabrios, auch bundesweit hat sich dieser Anteil mit 4,6% gegenüber 2017 nicht geändert.

12,4% des Pkw-Bestandes in Baden-Württemberg waren Allrad-Pkw (Vorjahr 11,6%), im Bundesgebiet waren es 10,9% (Vorjahr 10,2%). In Baden-Württemberg ist der Bestand an Allrad-Pkw gegenüber 2017 um 8,9%, im Bundesgebiet um 8,4% gestiegen.

Mit 49,5% bzw. 49,0% 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 36,3% höher als in Baden-Württemberg mit 33,7%. Umgekehrt waren die Verhältnisse dementsprechend bei den hubraumstärkeren

Pkw mit 2.000 ccm und mehr. Ihr Anteil war im Bundesgebiet mit 14,6% niedriger als in Baden-Württemberg, wo 16,8% der am Jahresende 2018 zugelassenen Pkw in die hubraumstarke Klasse fielen. Der Anteil der kleinen Hubraumklasse ist 2018 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 haben sie sich gegenüber 2017 um 0,4 bzw. 0,3 Prozentpunkte verringert. 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 betrug die Anteile damals 54,8% bzw. 19,2%.

Hubraumklasse	Anteile an Pkw gesamt in 2018	
	BW	Bundesgebiet
weniger als 1.400 ccm	33,7 %	36,3 %
1.400 bis < 2.000 ccm	49,5 %	49,0 %
2.000 ccm und mehr	16,8 %	14,6 %

Der Bestand an **Nutzfahrzeugen**¹⁾ betrug am 31.12.2018 in Baden-Württemberg 796.569 Fahrzeuge, das waren 9,8% des Kfz-Bestandes des Landes und 13,8% des Nutzfahrzeugbestandes im Bundesgebiet. Den größten Anteil an den Nutzfahrzeugen hatten in Baden-Württemberg die Lastkraftwagen (364.479, 45,8%) gefolgt von den land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (235.310, 29,5%).

Der Bestand an **Krafträdern** betrug am 31.12.2018 in Baden-Württemberg 687.913 Fahrzeuge, das waren 8,5% des Kfz-Bestandes des Landes und 15,5% des Krad-Bestandes im Bundesgebiet. Mit +1,8% lag der Zuwachs des Krad-Bestandes etwas höher als die Entwicklung beim Pkw-Bestand (+1,6%). Seit 1980 hatte der Bestand an Krafträdern immer stärker zugenommen als

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.

2018:
mehr als **8** Millionen
KFZ in Baden-
Württemberg.



der Pkw-Bestand, außer im Jahr 2017, da war der Zuwachs bei den Pkw und Krafträdern gleich.

Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Krafträder lag im Jahr 2018 mit 13,6% auf dem gleichen Niveau wie im Vorjahr. Er lag damit auch 2018 wieder etwas über dem entsprechenden Anteil im Bundesgebiet von 13,3% (Vorjahr 13,3%).

Die **Kraftfahrzeugdichte** betrug in Baden-Württemberg 736 (Vorjahr 733) Kfz/1.000 EinwohnerInnen. Sie lag damit um 6,4% über dem entsprechenden Wert im Bundesgebiet von 692 (Vorjahr 687). Der Regierungsbezirk mit der höchsten Kfz-Dichte war Tübingen mit 786 (Vorjahr 780) Kfz/1.000 EinwohnerInnen ge-

folgt von den Regierungsbezirken Stuttgart mit 742 (Vorjahr 740), Freiburg mit 733 (Vorjahr 731) und Karlsruhe mit 696 (Vorjahr 693) Kraftfahrzeugen auf 1.000 EinwohnerInnen.

Unter den Kreisen und kreisfreien Städten hatte der Hohenlohekreis mit 945 (Vorjahr 934) Kfz/1.000 EinwohnerInnen weiterhin die höchste Dichte. Die niedrigste Dichte wurde vom Kraftfahrt-Bundesamt wiederum für die Stadt Heidelberg mit 433 (Vorjahr 442) Kfz/1.000 EinwohnerInnen ausgewiesen. Weniger als 500 Kfz/1000 Einwohner wurden ansonsten nur noch für die Stadt Freiburg im Breisgau mit 476 (Vorjahr 476) Kfz/1000 Einwohner registriert.

KRAFTFAHRZEUGBESTÄNDE AM 31.12.2018 UND VERÄNDERUNGEN ZU 2017

	KFZ	PKW	NFZ ¹⁾	KRAD
Baden-Württemberg				
Bestand 2018	8.111.142	6.626.660	796.569	687.913
Veränderung 2018/2017	+ 1,7 %	+ 1,6 %	+ 2,5 %	+ 1,8 %
Anteil am Bundesgebiet	14,2 %	14,1 %	13,8 %	15,5 %
Bundesgebiet				
Bestand 2018	57.305.201	47.095.784	5.770.817	4.438.600
Veränderung 2018/2017	+ 1,5 %	+ 1,3 %	+ 2,8 %	+ 1,5 %

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.

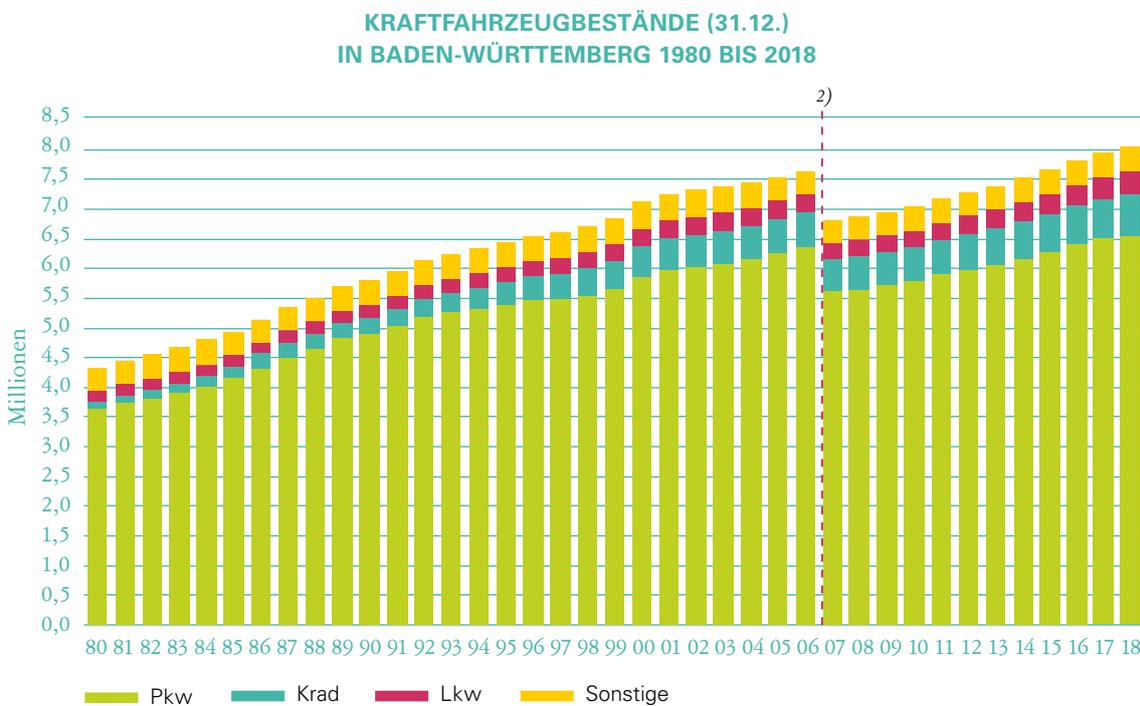
**BESTANDSENTWICKLUNG IN
BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2018**

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 2018.

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 18,1% angestiegen. Dabei erhöhte sich der Pkw-Bestand um 17,0%, der Bestand an Krafrädern nahm um 25,8% zu und bei den Lkw gab es einen Zuwachs von 30,7%.



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.

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.

ABNAHME
des Bestands an
Diesel-PKW um -0,9 %
im Vergleich
zum Vorjahr.

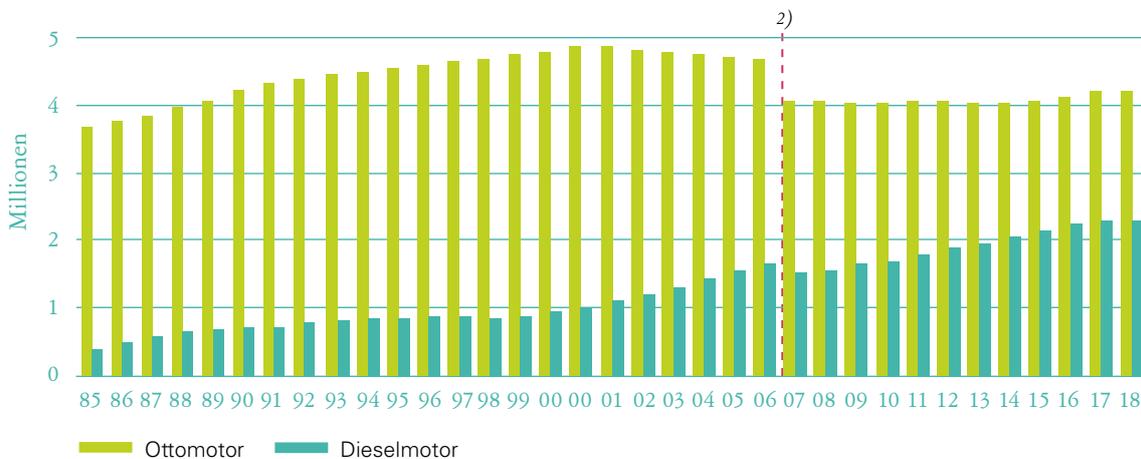
Seit 2007 ist der Bestand an Pkw mit Ottomotor um 5,1% angestiegen, der Bestand an Pkw mit Dieselmotor hat dagegen um 44,8% zugenommen. Der Anteil von Diesel-Pkw an den Pkw mit Diesel- und Ottomotor insgesamt hatte 2011 mit 30,5% erstmals die 30%-Marke überschritten. Bis zum Jahresende 2016 ist dieser Anteil noch einmal gestiegen und zwar auf 35,3%.

2017 ist der Anteil erstmals seit 1998 wieder zurückgegangen und zwar auf 35,0%. Dieser Trend

setzte sich 2018 fort, der Anteil ist nochmals gesunken auf 34,2%.

Zum 31.12.2018 hat sich der Bestand an Benzin-Pkw gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt um 2,5% erhöht. Bei den Diesel-Pkw ergab sich erstmalig seit 2007 eine Abnahme von -0,9% gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt. 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 2018/2017 – wie bereits in den letzten zwei Jahren – bei den Benzin-Pkw über und bei den Diesel-Pkw unter der durchschnittlichen Veränderung zwischen 2011 und 2015. Die Zahlen spiegeln die Trendwende aufgrund der aktuellen Diesel-Abgasdiskussionen wider.

BESTANDSENTWICKLUNG DER PKW MIT OTTO- UND DIESELMOTOR IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1985 BIS 2018 (BIS 2000 STAND 01.07, DANN 31.12.)

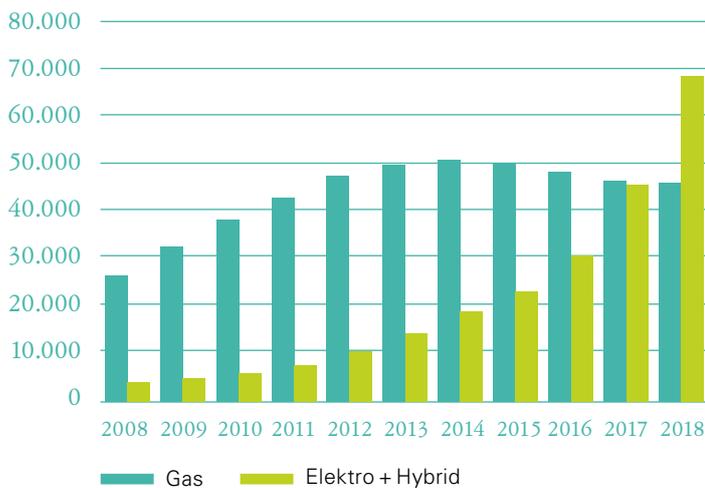


Durch Gas angetrieben wurden bis Ende 2018 45.438 Pkw. Nachdem der Bestand dieser Fahrzeuge bis 2014 – wenn auch mit jährlich abnehmender Tendenz – ständig gestiegen war, hat er sich 2015 mit -1,6% erstmals rückläufig entwickelt. Diese Entwicklung hat sich in den folgenden Jahren fortgesetzt und liegt 2018 bei -1,5%. Damit hat sich der Anteil der durch Gas angetriebenen Pkw am Pkw-Bestand des Landes insgesamt von 0,71% am Jahresende 2017 auf 0,69% Ende 2018 weiter verringert. Bundesweit lag der Anteil mit 1,01% (Vorjahr 1,07%) etwas höher. Erhöht haben sich im Jahresvergleich die Bestände

an Pkw mit Elektro- (+51,4%) und Hybridantrieb (+50,6%). Mit 15.998 Elektrofahrzeugen und 51.896 Hybridfahrzeugen beträgt der Anteil dieser beiden Antriebsarten zusammen am Pkw-Bestand insgesamt am 31.12.2018 jedoch lediglich 1,02% (Bundesgebiet 0,90%), liegt aber erstmalig über dem Anteil von Pkw mit Gasantrieb.

Seit 2008 hat sich der Bestand an Pkw mit Gasantrieb lediglich um rd. 77% erhöht. Der Bestand an Pkw mit Elektro- und Hybridantrieb hat sich im gleichen Zeitraum um nahezu das 21-fache erhöht.

ANZAHL PKW MIT GAS-SOWIE ELEKTRO-UND HYBRID-ANTRIEB IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2008 BIS 2018



Erhöhung des Pkw-Bestands mit **ELEKTRO- UND HYBRIDANTRIEB** seit 2008 um das 21-fache, Anteil am Pkw-Bestand insgesamt jedoch nur 1%.

Im Vergleich der Elektro- und Hybrid-Pkw zwischen den Bundesländern untereinander liegt Baden-Württemberg bei den Pkw mit Elektroantrieb mit einem Anteil von 0,24% am Pkw-Bestand insgesamt hinter Hamburg (0,28%), und Bayern (0,25%) an dritter Stelle. Bei den Pkw mit Hybridantrieb liegt Baden-Württemberg mit einem Anteil von 0,78% an sechster Stelle. Dieser Anteil liegt etwas höher als der bundesweite Anteil der Hybrid-Pkw am Pkw-Bestand im Bundesgebiet von 0,72%.

2.2 DURCHSCHNITTLICHE TÄGLICHE VERKEHRSTÄRKEN (DTV)

Die Berechnungen zur Verkehrsentwicklung 2018/2017 basieren auf der Datenauswertung von 179 in Baden-Württemberg betriebenen automatischen Dauerkontrollstellen. Von 76 Zählgeräten auf Autobahnen, 61 auf Bundes- und 42 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 DTV-Werte der flächendeckenden Straßenverkehrsleistung 2015 für die Autobahnen und Außerorts-Bundesstraßen fortgeschrieben werden (www.svz-bw.de).

Bei den Landes- und Kreisstraßen wurden ab 2010 die anhand der automatischen Dauerkontrollstellen 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** 2018 auf den freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs folgende DTV-Werte und Veränderungen gegenüber 2017¹:

	DTV (Kfz/24 h)	Veränderungen 2018/2017	
BAB	64.150	+ 60	+ 0,1 %
B	14.540	+ 100	+ 0,7 %
L	5.350	+ 20	+ 0,4 %
K	2.700	+ 10	+ 0,4 %

Auf den Außerortsstraßen des Landes gab es 2018 im Vergleich zum Vorjahr nur schwache Verkehrszunahmen. Diese fielen auf den Autobahnen mit +0,1% etwas niedriger aus als auf den Bundesstraßen (+0,7%) und den Landes- und Kreisstraßen (+0,4%). Insgesamt ist der Kfz-Verkehr 2018 auf Autobahnen etwas weniger und auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen etwas stärker angestiegen als im Vorjahr.

¹ Alle DTV-Werte auf die Ergebnisse der SVZ 2015 abgeglichen.

Auf der A8 westlich
des Autobahnkreuzes
Stuttgart mehr als
155 Tsd.
Kfz/Tag.

An den Werktagen Montag bis Freitag zeigt die Verkehrsentwicklung auf den Autobahnen mit -1,1% eine leichte Abnahme, im Gegensatz zu dem Verlauf an allen Tagen des Jahres (+0,1%). Auf den Bundesstraßen war der Zuwachs werktags etwas geringer als an allen Tagen und für die Landes- und Kreisstraßen ergab sich eine leichte Abnahme für die Verkehrsentwicklung an den Werktagen Montag bis Freitag.

	Veränderungen der DTV-Werte 2018/17	
	Sonn-/Feiertage	Montag – Freitag
BAB	+4,0 %	-1,1 %
B	+2,1 %	+0,2 %
L	+2,7 %	-0,3 %
K	+2,7 %	-0,3 %

An den Sonn- und Feiertagen zeigen die Verkehrsentwicklungen generell höhere Zunahmen. Auf den Landes- und Kreisstraßen war die Zunahme mit +2,7% etwas stärker ausgeprägt als auf den Bundesstraßen mit +2,1%. Auf den Autobahnen des Landes war die Zunahme mit +4,0% am stärksten ausgeprägt.

Auch der Schwerverkehr (SV, Kfz > 3,5 t zul. Gesamtgewicht) nahm 2018 auf Autobahnen und Bundesstraßen zu. Der Zuwachs gegenüber 2017 war generell stärker als beim Kfz-Verkehr. Auf Landesstraßen dagegen war der Schwerverkehr rückläufig.

HOCHBELASTETE STRECKENABSCHNITTE

Der am höchsten belastete Autobahnabschnitt lag 2018 wie in den Vorjahren auf der A8 westlich des Autobahnkreuzes Stuttgart mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von rd. 155.410 Kfz/24h. Es folgten die A5 nördlich des Autobahndreiecks Karlsruhe mit 146.570 Kfz/24h und die A81 südlich des AK Stuttgart mit 131.750 Kfz/24h. Für die A6 wurde bei Hockenheim die höchste Belastung mit 98.360 Kfz/24h registriert.

Hochbelastete Bundesstraßenabschnitte lagen auch 2018 wieder insbesondere auf den zweibahnig ausgebauten Strecken. Die Werte der höchst belastenden Zählstellen sind:

B 10	Stuttgart-Zuffenhausen	79.590 Kfz/24 h
B 10	Stuttgart-Hedelfingen	74.610 Kfz/24 h
B 27	Echterdingen	70.700 Kfz/24 h
B 10	Plochingen	68.900 Kfz/24 h
B 10	Ulm-Nord	61.170 Kfz/24 h
B 14	Korb	57.380 Kfz/24 h
B 29	Grunbach	54.740 Kfz/24 h
B 27	Kornwestheim	51.370 Kfz/24 h

Die stärksten Verkehrszunahmen gegenüber 2017 wurden bei den Autobahnen auf der A 5 an der Zählstelle Neuenburg (+ 11,6%) und auf der A 98 an der Zählstelle Lörrach (+ 6,7%) registriert.

Bei den Bundesstraßen wurde der höchste Verkehrszuwachs auf der B 33 an der Zählstelle Hornberg-Tunnel (+ 18,5%) und bei den Landesstraßen auf der L 1020 an der Zählstelle Hollenbach mit + 37,8% gemessen.

LANGFRISTIGE DTV-ENTWICKLUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Zwischen 1980 und 2018 ist der Verkehr auf den Autobahnen um 81,7% von 35.296 auf 64.150 Kfz/24h gestiegen, auf den Bundesstraßen um 73,7% von 8.371 auf 14.540 Kfz/24h, auf den Landesstraßen um 76,8% von 3.015 auf 5.350 Kfz/24h und auf den Kreisstraßen um 85,3% von 1.457 auf 2.700 Kfz/24h.

Die Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) 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 27 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 fünf Jahren wieder Zuwächse. Der Anstieg 2018 fiel mit + 0,1% jedoch noch geringer aus als im Vorjahr (+ 0,4%).

Der durchschnittliche jährliche Verkehrsanstieg lag zwischen 1980 und 1990 je nach Straßenklasse zwischen 2,8% und 3,1%. In dem Zeitraum 1990 bis 2018 verringerte sich der mittlere jährliche Zuwachs bei den Autobahnen auf 1,1% und bei den Bundes- und Landesstraßen auf 1,0%.

DURCHSCHNITTLICHE TÄGLICHE VERKEHRSTÄRKEN AUF AUSSERORTSSTRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2018



2.3 JAHRESFAHRLEISTUNGEN

Aufgrund der nur relativ geringen Längenveränderungen der Straßennetzlänge zwischen 2017 und 2018 unterscheiden sich die Entwicklungen der Jahresfahrleistungen nur geringfügig von den Entwicklungen der DTV-Werte. Auf den Autobahnen des Landes wurden von den Kraftfahrzeugen im Jahr 2018 rd. 24,679 Mrd. Kfzkm zurückgelegt.

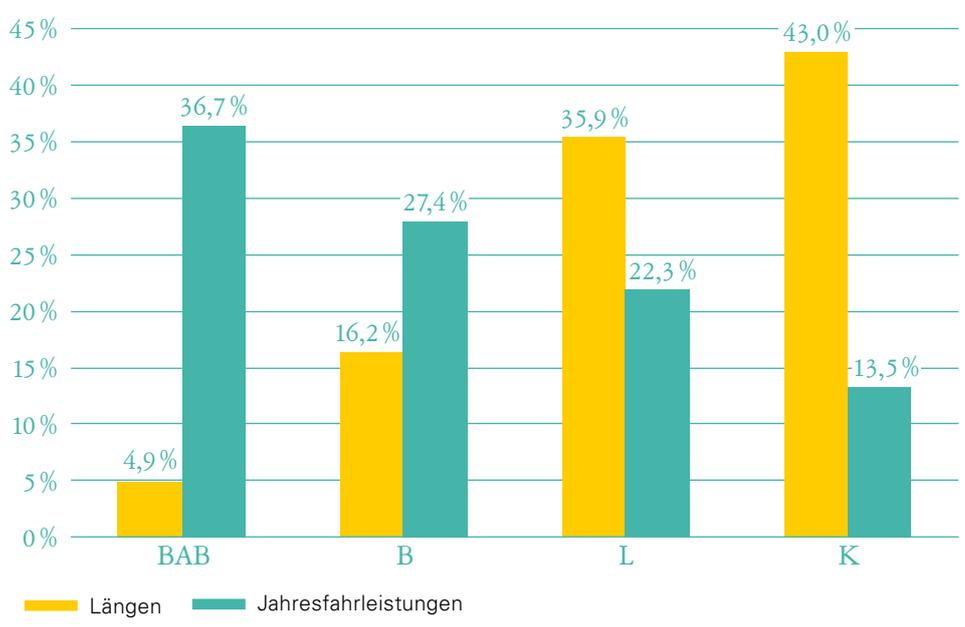
AUTOBAHNEN:
Knapp **5%** der Länge der Außerortsstraßen (BAB, B, L, K) aber **37%** der Jahresfahrleistung.

	Netzlänge 01.01.2018 (km)*	Veränderung 2018/2017	Fahrleistung 2018 (Mrd. Kfzkm)	Veränderung 2018/2017
Autobahnen	1.054	0,0 %	24,679	+0,1 %
Bundesstraßen	3.476	-0,5 %	18,447	+0,8 %
Landesstraßen	7.696	+0,3 %	15,028	+0,7 %
Kreisstraßen	9.220	0,0 %	9,086	+0,4 %
BAB+B+L+K	21.446	0,0 %	67,241	+0,5 %

Damit wurden auf den Autobahnen auch 2018 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 2018 von allen Kraftfahrzeugen 67,241 Mrd. Kfzkm zurückgelegt. Das sind gegenüber dem Vorjahr 0,5% mehr und gegenüber 1980 85,8% mehr. Auf den Autobahnen hat sich

die Fahrleistung seit 1980 mehr als verdoppelt (+ 114%). Im Jahr 2018 betrug der Fahrleistungsanteil der Autobahnen 36,9%. 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 13,6% stand ein Längenanteil von 43,0% gegenüber.

LÄNGEN- UND JAHRESFAHRLEISTUNGSANTEILE 2018



*1 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 2018 für den grenzüberschreitenden Verkehr insgesamt eine gesicherte Datenbasis zur Verfügung.

ERGEBNISSE NACH FAHRZEUGARTEN

Für das Jahr 2018 wurden folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken im grenzüberschreitenden Kfz-Verkehr Baden-Württembergs ermittelt (siehe Tabelle unten).

An den Grenzübergängen nach Frankreich und zur Schweiz hat der durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 1,3 % zugenommen (2017/2016: -1,0 %). Für die Grenzübergänge nach Frankreich ergab sich ein Zuwachs von 5,6 %, an den Grenzen zur Schweiz ergab sich eine Abnahme von 1,0 %.

Der Personenverkehr mit Frankreich hat bei den Pkw gegenüber 2017 um 6,1 % zugenommen, bei den Bussen sogar um fast 30 %. Für die Kräder gab es einen Anstieg von 5,0 %. An den Grenzen zur Schweiz ging der Pkw-Verkehr um 1,2 % zurück. Bei den Krädern ergab sich

GRENZÜBERSCHREITENDER Kfz-VERKEHR DIFFERENZIERT NACH FAHRZEUGARTEN

	Kfz	Pkw	Krad	Pkw mit Anh.	Bus	Lkw ≤ 3,5 t	Lkw > 3,5 t	Lkw mit Anh.	Sattel-Kfz
Frankreich	164.854	137.005	1.616	1.028	692	8.156	1.739	2.241	12.378
2018/2017	+5,6 %	+6,1 %	+5,0 %	+ 5,0 %	+29,0 %	+0,6 %	+0,7 %	+4,6 %	+3,5 %
Schweiz	296.094	267.369	4.984	910	936	12.439	2.163	1.607	5.632
2018/2017	-1,0 %	-1,2 %	+6,2 %	+ 9,5 %	+10,2 %	+3,1 %	-8,5 %	-6,6 %	-3,4 %



dagegen eine Zunahme von 6,2% nachdem im Vorjahr noch ein Rückgang von 12% ermittelt worden war. Für die Busse wurde ein Verkehrsanstieg von rd. 10% registriert

Nach dem Anstieg des schweren Güterverkehr (SGV) mit Fahrzeugen über 3,5t zul. Gesamtgewicht (Lkw mit und ohne Anhänger sowie Sattelkraftfahrzeuge) in den vergangenen fünf Jahren an den Grenzübergängen beider Länder verlief die Entwicklung 2018 unterschiedlich: An der Grenze mit Frankreich erhöhte sich der SGV um 3,4%, an den Übergängen zur Schweiz ging er dagegen um 5,2% zurück. An den Grenzen zusammen hat er sich damit gegenüber 2017 nicht verändert. Je nach Fahrzeugart waren die Entwicklungen des schweren Güterverkehrs unterschiedlich: An den französischen Grenzen nahm der Verkehr der Lkw > 3,5t ohne Anhänger um 0,7% zu, die Zuwächse bei den Lkw mit Anhänger und bei den Sattelkraftfahrzeugen waren mit 4,6% bzw. 3,5% deutlicher. An den Grenzen mit der Schweiz nahm der Verkehr der Lkw > 3,5t um 8,5% ab. Für die

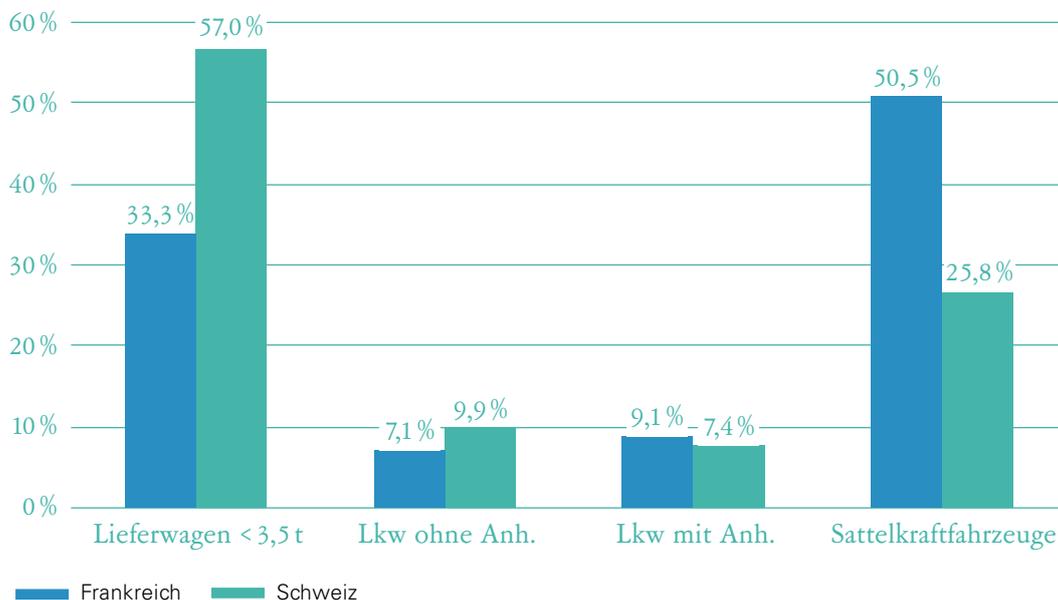
Sattelkraftfahrzeuge wurde ein Rückgang von 6,6% und für die Lkw mit Anhänger von 3,4% ermittelt.

Der leichte Güterverkehr mit Fahrzeugen bis zu 3,5t zul. Gesamtgewicht (Lieferwagen) hat an den Grenzen mit Frankreich im Vergleich zu 2017 mit +0,6% leicht und an den Grenzen mit der Schweiz mit +3,1% etwas stärker zugenommen. Der Anteil der Lieferwagen am Güterverkehr insgesamt sank an den französischen Grenzübergängen von 33,9% im Vorjahr auf 33,3% in 2018, zur Schweiz erhöhte er sich dagegen von 54,9% auf 57,0%.

HÖCHSTBELASTETE GRENZÜBERGÄNGE

Der mit Abstand am höchsten belastete Grenzübergang zwischen Frankreich und Baden-Württemberg war auch 2018 wieder die Europa-Brücke bei Kehl (B 28). Dort wurden bei einem Verkehrsanstieg von 30.687 Kfz/24h in 2017 auf 33.101 Kfz/24h in 2018 über 20% des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs mit Frankreich abgewickelt. Spitzentag war Samstag der 14.07.2018.

ANTEILE DER FAHRZEUGARTEN DES GÜTERVERKEHRS AM GRENZÜBERSCHREITENDEN GÜTERVERKEHR 2018 INSGESAMT



(französischer Nationalfeiertag) mit 44.394 Kfz. Der höchste Stundenwert wurde auf der Europa- brücke mit 3.198 Kfz am Samstag, dem 03.02. zwischen 16 und 17 Uhr registriert. Hochbelastete Übergänge waren weiterhin Iffezheim Rheinbrücke (B 500) mit 19.617 Kfz/24h und einem Anteil von 12,7% am Grenzverkehr mit Frankreich gefolgt vom Übergang Weil Palmrainbrücke (B 532) mit 19.421 Kfz/24h (Anteil 12,6%) und dem Autobahnübergang Neuenburg (A 5) mit 18.245 Kfz/24h (Anteil 11,8%).

Von den Grenzübergängen zwischen Baden-Württemberg und der Schweiz war der BAB-Übergang Weil am Rhein (A 5) mit 33.125 Kfz/24h weiterhin der höchstbelastete. Hier wurden 11,1% des Grenzverkehrs mit der Schweiz abgewickelt. Spitzentag war Freitag der 27.07. (letzter Schultag vor den Sommerferien in Bayern und zweiter Tag der Sommerferien in Baden-Württemberg) mit 43.848 Kfz. Die höchste Stunde wurde mit 3.126 Kfz am 18.07. zwischen 17 und 18 Uhr registriert. Die zweithöchste Belastung hatte Rheinfelden (A 861) mit 28.823 Kfz/24h (Anteil 9,6%) gefolgt von der Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (B 33) mit 19.546 Kfz/24h (Anteil 6,5%) und dem Grenzübergang Bietingen (B 34) mit 15.725 Kfz/24h (Anteil

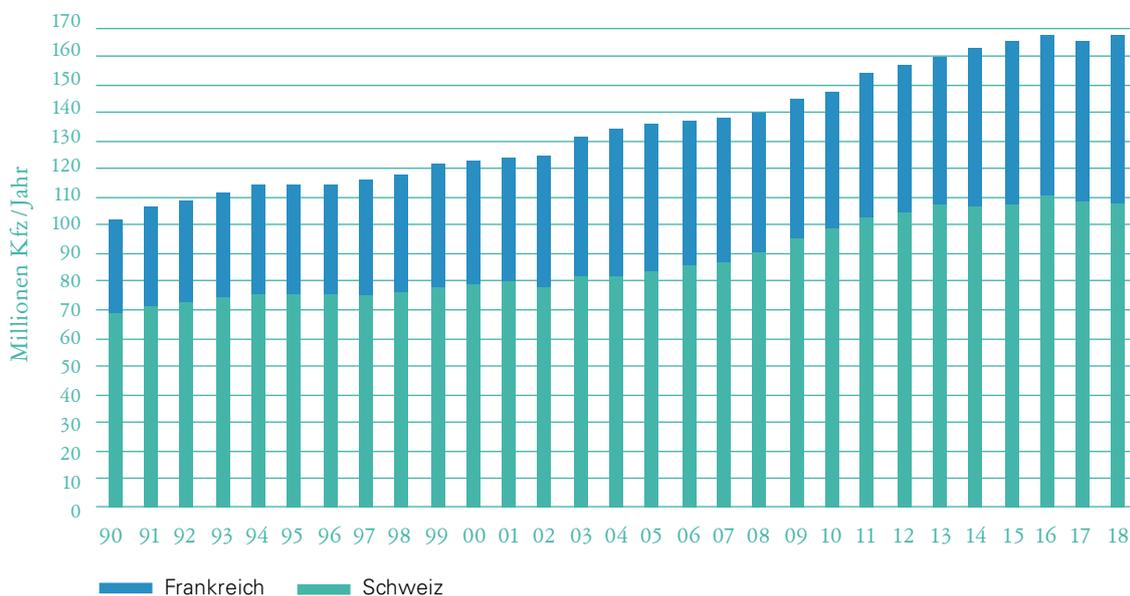
5,3%). Mit 14.635 Kfz/24h (Anteil 4,9%) folgten die Grenzübergänge Bad Säckingen (B 518) und Waldshut Rheinbrücke (B 34) mit 13.938 Kfz/24h (Anteil 4,7%).

GRENZÜBERSCHREITENDER KFZ-VERKEHR 1990 BIS 2018

Im Jahr 2018 haben insgesamt 168,2 Millionen Kraftfahrzeuge die Grenzen des Landes von und nach Frankreich und zur Schweiz passiert, davon 60,2 Millionen (36%) die französischen, 108,0 Millionen (64%) die schweizerischen Grenzen. Seit 1990 (Beginn der systematischen Erhebungen) ist der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr insgesamt um 64,0% gestiegen, mit Frankreich um 78,0%, mit der Schweiz um 57,1%.

Seit Inkrafttreten des Schengener Abkommens (1992) nahm der grenzüberschreitende Verkehr insgesamt um 55,0% zu, zwischen Frankreich und Baden-Württemberg betrug der Zuwachs 70,9%, zwischen der Schweiz und Baden-Württemberg 47,4%. Die Fahrleistung auf den Außerortsstraßen (BAB, B, L, K) des Landes insgesamt ist in diesem Zeitraum nur um rund 27% angestiegen.

ENTWICKLUNG DES GRENZÜBERSCHREITENDEN KFZ-VERKEHRS IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1990 BIS 2018



SEIT SCHENGEN:
Zuwachs des Grenz-
verkehrs mit Frankreich
und Schweiz um
55 %.



3 UNFALLGESCHEHEN

3.1 UNFALLSITUATION 2018/2017

Bei der Unfallaufnahme wird von der Polizei nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden³ und Unfällen mit Personenschaden differenziert. Die Entwicklung 2018 stellt sich wie folgt dar:

- Auf allen Straßen des Landes wurden insgesamt 324.189 Straßenverkehrsunfälle registriert. Dies ist im Vergleich zu 2017 (326.417) eine Abnahme von -0,7%. Die Unfälle mit Sachschaden nahmen um -1,0% ab, auf 286.859.
- Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden erhöhte sich um 1,7% auf 37.330. Die Zahl der bei diesen Unfällen insgesamt verletzten Personen erhöhte sich ebenfalls um 1,7% auf 48.096 (Leichtverletzte: 39.554, 1,7%, Schwerverletzte: 8.542, 1,7%).
- Bei Verkehrsunfällen wurden 2018 440 Verkehrsteilnehmer getötet, das sind 18 Personen weniger (-3,9%) als im Vorjahr. Mit 40 Getöteten je 1 Million EinwohnerInnen lag Baden-Württemberg knapp über dem Bundesdurchschnitt von 39.
- Innerorts (einschl. Gemeindestraßen) nahm 2018 die Anzahl Getöteter geringfügig -0,9% auf 113 ab. Außerorts reduzierte sich die Anzahl Getöteter um -4,9% auf 327.
- Auf den Autobahnen wurden 2018 bei Verkehrsunfällen 50 Personen getötet. Das waren 10 (+25,0%) mehr als im Jahr 2017. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden erhöhte sich um 2,7%, die Anzahl der Schwerverletzten um 1,6%, die der Leichtverletzten um 7,8%.
- Auf den übrigen Außerortsstraßen hat sich die Anzahl der Personenschadensunfälle insgesamt um -0,9% reduziert. Die Zahl der dabei Schwerverletzten erhöhte sich um 0,9% auf 3.933, die der Leichtverletzten verringerte sich um -1,5% auf 11.900. Die Anzahl der Getöteten reduzierte sich um 27 Personen (-8,9%) auf 277 Verkehrsteilnehmer.

ENTWICKLUNG DES UNFALLGESCHEHENS 2018/17

	Unfälle mit Personenschaden		Dabei Leichtverletzte		Schwerverletzte		Getötete	
Alle Straßen	37.330	+1,7%	39.554	+1,7%	8.542	+1,7%	440	-3,9%
davon innerorts	23.714	+2,8%	24.141	+2,5%	4.054	+2,5%	113	-0,9%
Außerorts	13.616	-0,3%	15.413	+0,5%	4.488	+1,0%	327	-4,9%
darunter Autobahnen	2.440	+2,7%	3.513	+7,8%	555	+1,6%	50	+25,0%
übrige Straßen	11.176	-0,9%	11.900	-1,5%	3.933	+0,9%	277	-8,9%
darunter Bundesstraßen	3.513	-4,3%	4.332	-3,4%	1.075	-7,0%	91	-17,3%
Landesstraßen	4.097	+3,5%	4.313	+3,3%	1.526	+6,0%	102	+5,2%
Kreisstraßen	2.337	-1,3%	2.223	-1,6%	907	+4,0%	56	-30,9%
Gemeindestraßen	1.229	-4,2%	1.032	-11,0%	425	-0,9%	28	+75,0%

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



2018:
Mehr Verletzte,
aber **WENIGER
GETÖTETE**
als im Vorjahr.



→ Betrachtet man die Entwicklung bei der Anzahl Getöteter differenziert nach Straßengruppen außerorts, zeigt sich, dass auf den Bundesstraßen 19 Personen weniger, auf den Landesstraßen 5 mehr, auf den Kreisstraßen 25 weniger und auf den Gemeindestraßen 12 Personen mehr bei Straßenverkehrsunfällen getötet wurden als im Vorjahr.

Im Bundesgebiet wurden 2018 nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes 308.721 Personenschadensunfälle registriert, 2,0% mehr als 2017. Die Zahl der Getöteten, erhöhte sich 2018 um 95 Personen (+ 3,0%) auf 3.275 Verkehrsteilnehmer.

3.2 LANGFRISTIGE UNFALLENTWICKLUNG 1970 BIS 2018

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 2018 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. Der Rückgang setzt sich 2017 mit 0,6% auf 36.724 Unfälle fort. 2018 erhöhte sich die Anzahl der Personenschadensunfälle wieder um 1,7% auf 37.330. Gegenüber dem bisherigen Höchststand von 54.008 aus dem Jahr 1978 bedeutet dies einen Rückgang von 30,9%.

	2018	1970	2018/70
Getötete	440	2.798	-84,3%
Schwer- verletzte	8.542	22.822	-62,6%
Leicht- verletzte	39.554	51.790	-23,6%

→ Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen ging zwischen 1970 und 2018 von 77.410 auf 48.536 um 37,3% zurück. Bei den Getöteten war der Rückgang seit 1970 am stärksten. Die Anzahl der getöteten VerkehrsteilnehmerInnen betrug 2018 mit 440 Personen rund 84% weniger als 1970 mit damals 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. 2018 waren es mit 229 bzw. 12 deutlich weniger.

3.3 UNFALLRATEN

Die Unfallraten, das sind 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 2018 wieder für die Autobahnen ermittelt (99 Unfälle mit Per-

sonenschaden je Mrd. Kfzkm). Am höchsten waren die Unfallraten auf den Landesstraßen (273), gefolgt von den Kreisstraßen (257) und den Bundesstraßen (190). Auf den Autobahnen erhöhten sich die Raten im Vergleich zum Vorjahr um 2,5%, auf den Bundesstraßen nahmen sie dagegen um -5,0% ab. Für die Landesstraßen wurde eine Zunahme von 2,8% und für die Kreisstraßen eine Abnahme von -1,6% ermittelt.

UNFALLRATEN (UNFÄLLE JE MRD. KFZKM) 2018 AUSSERORTS UND VERÄNDERUNGEN ZU 2017

	Autobahnen		Bundesstraßen		Landesstraßen		Kreisstraßen	
Unfälle mit Personenschaden	99	+3	190	-10	273	-8	257	-4
Verletzte	165	+11	293	-11	389	+13	344	-2
Getötete	2	0	5	1	7	0	6	-3

Die Verletztenraten erhöhten sich auf den Autobahnen um 6,8% und auf den Landesstraßen um 3,3%. Auf den Bundesstraßen und den Kreisstraßen verringerten sie sich dagegen und zwar um -4,9% bzw. -0,4%.

Die Getötetenraten haben sich 2018 gegenüber 2017 auf den Autobahnen und Landesstraßen nicht verändert und auf den Kreisstraßen um 3 getötete Verkehrsteilnehmer je Mrd. Kfzkm verringert. Auf den Bundesstraßen hat sich die Getötetenrate um einen getöteten Verkehrsteilnehmer je Mrd. Kfzkm erhöht.

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 wie-

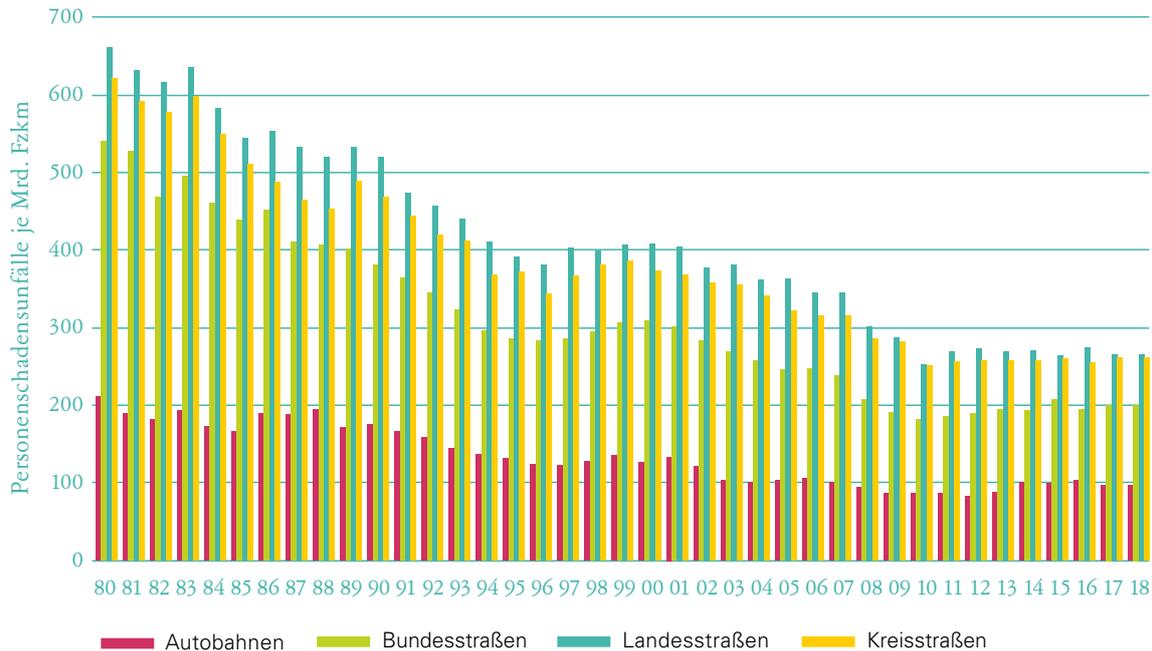
der kontinuierlich zurück bis zum Jahre 1996. Danach sind bis 2000 Zuwächse zu beobachten. Ab 2001 ist die Tendenz bis 2010 wieder fallend, während ab 2010 kein eindeutiger Trend mehr zu erkennen ist. In Bezug auf das Jahr 1980 haben sich die Raten der Personenschadensfälle 2018 auf allen Straßengruppen um mehr als 50% verringert. Mit -64,7% war der Rückgang in diesem Zeitraum bei den Bundesstraßen besonders stark ausgeprägt.

LANGFRISTIGE ENTWICKLUNG DER RATEN DER UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN

	2018/00	2018/90	2018/80
BAB	-21,7 %	-43,5 %	-52,9 %
B	-38,2 %	-50,1 %	-64,7 %
L	-33,2 %	-47,6 %	-58,8 %
K	-31,0 %	-44,9 %	-58,6 %



UNFALLRATEN DER UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN AUF AUSSERORTSSTRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2018



3.4 UNFALLURSACHEN

Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden waren 2018 (Anteile des Vorjahres in Klammern):

→ Fehler der FahrerInnen von Kraftfahrzeugen: Sie verursachten innerorts 74,8% (76,7%), außerorts 91,4% (92,3%) aller Personenschadensunfälle:

FahrerInnen von	Innerorts [%]		Außerorts [%]	
	2018	2017	2018	2017
Pkw	61,6	62,9	68,5	70,1
Krädern	7,1	7,1	13,1	12,4
Lkw	4,3	4,8	8,3	8,3
anderen Kfz	1,7	1,8	1,5	1,5

→ Radfahrende verursachten innerorts 20,2% (18,0%), außerorts 6,7% (5,9%),

→ FußgängerInnen verursachten innerorts 3,6% (3,8%) und außerorts 0,5% (0,5%) der Personenschadensunfälle.

→ Schlechte Straßenverhältnisse, insbesondere verursacht durch Schnee, Eis und Regen, waren innerorts für 3,0% (3,8%) und außerorts für 7,0% (9,3%) der Personenschadensunfälle mitverantwortlich.

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

FEHLVERHALTEN DER FAHRERINNEN UND FAHRER

Die Verteilung der fahrerbedingten Ursachen bei Personenschadensunfällen war auch 2018 – nach Ortslagen getrennt – unterschiedlich (Vorjahreszahlen in Klammern):

Innerorts überwogen

- Abbiegen, Wenden, Einbiegen: 20,4% (20,3%),
- Missachten der Vorfahrt: 20,9% (20,6%),
- zu geringer Abstand: 13,3% (14,5%),
- nicht angepasste Geschwindigkeit: 10,5% (11,1%),
- Alkohol: 4,6% (4,4%),
- Falsche Straßenbenutzung: 3,7% (3,8%),
- Überholen: 2,9% (2,9%).

Außerorts überwogen

- Geschwindigkeit: 29,8% (33,8%),
- zu geringer Abstand: 23,9% (23,2%),
- Missachten der Vorfahrt: 13,4% (12,9%),
- Überholen: 7,4% (7,1%),
- Ab-, Einbiegen, Wenden: 7,0% (6,9%),
- Alkohol: 4,3% (4,4%).

Innerorts gehörten 2018 „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 29,8% im Jahr 2018 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 171 (38,9%) der 440 in 2018 innerorts und außerorts insgesamt tödlich verunglückten VerkehrsteilnehmerInnen war ursächlich die Geschwindigkeit verantwortlich. Im Vorjahr betrug dieser Anteil 40,2%.

Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge waren 2018 beteiligt (Vorjahreszahlen in Klammern):

	innerorts (%)		außerorts (%)	
Pkw-FahrerInnen	58,6	(41,8)	66,4	(56,5)
Krad-FahrerInnen	12,9	(10,0)	22,0	(18,8)
Lkw-FahrerInnen	18,6	(16,4)	9,7	(11,4)
BusfahrerInnen	1,4	(0,9)	0,4	(0,0)
RadfahrerInnen	32,9	(15,5)	10,1	(4,9)
FußgängerInnen	18,6	(11,8)	2,2	(4,0)

Auf den Autobahnen waren Pkw-FahrerInnen zu 56,1% (41,0%) und KradfahrerInnen zu 7,3%

Häufigste Unfallursachen bei den Unfällen mit Getöteten:
NICHT ANGEPASSTE GESCHWINDIGKEIT.

(7,7%) an Unfällen mit Getöteten beteiligt. Der Anteil der Lkw-FahrerInnen an Unfällen mit Getöteten ist von 46,2% im Vorjahr auf 34,1% in 2018 gesunken.

VERUNGLÜCKTE NACH ART IHRER VERKEHRSTEILNAHME

Die Anzahl Verunglückter (Verletzte und Getötete) hat sich 2018 gegenüber dem Vorjahr um 1,6% auf 48.536 VerkehrsteilnehmerInnen erhöht. Die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen verringerte sich im Vergleich zu 2017 um -3,7%, für die Lkw-Insassen wurde dagegen eine Zunahme um 2,1% registriert. Bei den MotorradfahrerInnen war ein Anstieg von 4,4% zu verzeichnen, die Anzahl verunglückter Mofa- und MopedfahrerInnen verringerte sich um -17,4%. Bei den FußgängerInnen (+0,5%) und RadfahrerInnen (+8,8%) gab es Zunahmen der Anzahl Verunglückter gegenüber dem Vorjahr. Die Anzahl verunglückter Pedelec-fahrerInnen erhöhte sich von 1.005 im Vorjahr deutlich auf 1.486 (+47,9%) in 2018.

Getötet wurden 2018 18 VerkehrsteilnehmerInnen weniger als im Vorjahr. Bei den Pkw-Insassen reduzierte sich die Anzahl Getöteter um -5,7%, bei den Lkw-Insassen (Lkw + Sattelkraftfahrzeuge) um -41,9% und bei den MotorradfahrerInnen um -2,9%. 2018 wurden keine Mofa-/MopedfahrerInnen bei einem Verkehrsunfall getötet, im Vorjahr waren es 8 Personen. 2018 wurden 15 Pedelec-fahrerInnen bei Verkehrsunfällen getötet, im Vorjahr waren es 10. Stark zugenommen hat auch die Anzahl getöteter RadfahrerInnen mit 51,4%. Dagegen hat die Anzahl getöteter FußgängerInnen deutlich abgenommen (-29,4%).



Die Zahl der Verletzten (Schwer- und Leichtverletzte) insgesamt erhöhte sich gegenüber 2017 um 1,7% auf 48.096. Ein sehr starker prozentualer Anstieg wurde mit 47,8% bei den Pedelec-fahrerInnen registriert, in absoluten Zahlen bedeutet dies gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg von 746 Personen. Gestiegen ist auch die Anzahl verletzter MotorradfahrerInnen (+ 4,6%), der Lkw-Insassen (+ 3,5%), der RadfahrerInnen (+ 8,6%) und der FußgängerInnen (+ 1,1%). Nur bei den Pkw-Insassen und den Mofa-/Moped-fahrerInnen wurde ein Rückgang registriert.

Zunahme getöteter
RadfahrerInnen ist
**BESORGNIS-
ERREGEND.**

VERUNGLÜCKTE NACH ART IHRER VERKEHRSTEILNAHME

	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	18/17	Anteil	Anzahl	18/17	Anteil	Anzahl	18/17	Anteil
Pkw-Insassen	25.961	-3,7 %	54,9 %	183	-5,7 %	40,0 %	26.144	-3,7 %	54,7 %
Lkw-Insassen	1.034	3,5 %	2,2 %	18	-41,9 %	3,9 %	1.052	2,1 %	2,2 %
Motorradfahrer- Innen	4.703	4,6 %	9,9 %	101	-2,9 %	22,1 %	4.804	4,4 %	10,1 %
Mofa-/ MopedfahrerInnen	1.348	-16,9 %	2,8 %	0	-100 %	0,0 %	1.348	-17,4 %	2,8 %
RadfahrerInnen	8.445	8,6 %	17,9 %	53	51,4 %	11,6 %	8.498	8,8 %	17,8 %
Pedelecs	1.471	47,8 %	3,1 %	15	50,0 %	3,3 %	1.486	47,9 %	3,1 %
FußgängerInnen	3.344	1,1 %	7,1 %	58	-29,4 %	10,5 %	3.392	0,5 %	7,1 %
Sonstige	1.790	55,2 %	3,8 %	22	175 %	4,8 %	1.812	56,1 %	3,8 %
Insgesamt	48.096	1,7 %	100,0 %	440	-3,9 %	100,0 %	48.536	1,6 %	100,0 %

LANGFRISTIGE ENTWICKLUNG

→ Die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen lag 2018 mit 26.144 auf dem niedrigsten Stand seit 1975 (42.927) und um 43% unter dem Höchststand des Jahres 1978 von damals mehr als 46.000. Die Entwicklung der verunglückten Pkw-Insassen zeigt trotz der zwischenzeitlichen Anstiege Ende der 80er Jahre, zwischen 1998 und 2001 und zwischen 2010 und 2016 insgesamt eine abnehmende Tendenz.

→ 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

Langfristige Bilanz verunglückter RadfahrerInnen **SCHLECHTER** als bei allen anderen VerkehrsteilnehmerInnen.

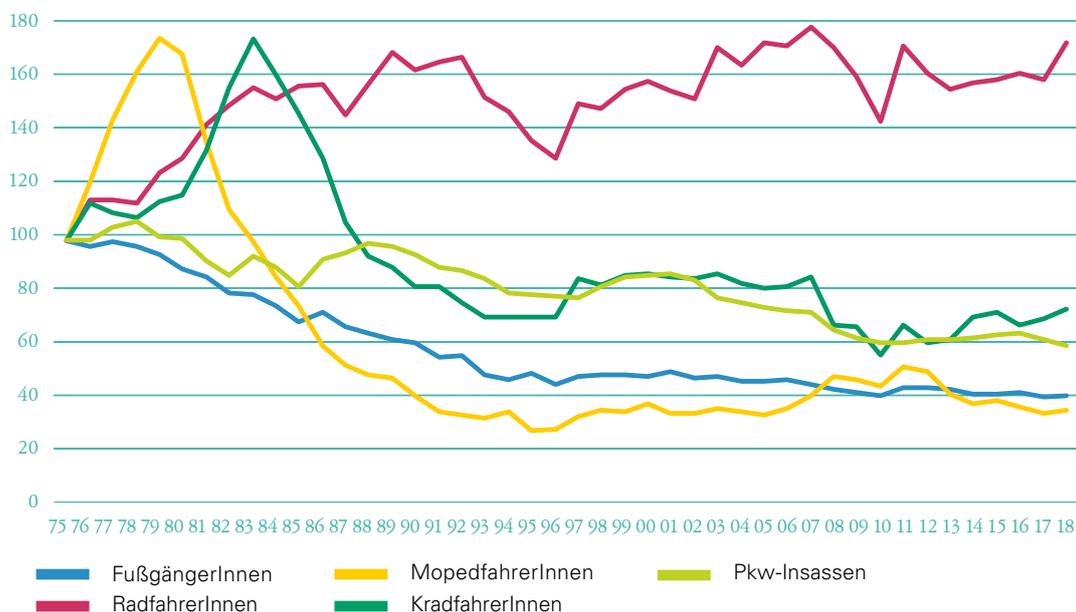
ein Anstieg um 2,1% auf 4.092. Im Jahr 2014 ist die Anzahl verunglückter MotorradfahrerInnen noch einmal deutlich um 12,6% gestiegen und auch 2015 gab es einen Anstieg und zwar von 2,8% auf 4.736 MotorradfahrerInnen. Die Entwicklung 2016 war mit -6,6% wieder rückläufig. 2017 ist die Anzahl verunglückter MotorradfahrerInnen dann wieder angestiegen und zwar um 4,0% auf 4.601. Auch im Jahr 2018 stieg die Anzahl wieder an um 4,5% auf 4.808. Dies bedeutet gegenüber dem niedrigsten Stand von 2010 einen Anstieg um 29,6% und gegenüber dem Höchststand von 1983 (11.330) eine Verringerung von -57,6%.

→ 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) rück-

läufig. 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. Auch 2017 war die Anzahl rückläufig und zwar um 5,7% auf 1.631. 2018 war die Anzahl wieder um 3,1% auf 1.681 angestiegen. Gegenüber dem Höchststand des Jahres 1979 (7.988) bedeutet dies einen Rückgang von 79%. Gegenüber dem Tiefstand 1995 von 1.330 liegt die Anzahl 2018 jedoch um 26,4% 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 rund 7.800. Der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2007 (8.774) wurde 2018 mit 8.498 verunglückten RadfahrerInnen um 3,1% unterschritten, der niedrigste Stand von 1975 (4.882) wurde um rd. 74,1% überschritten.

VERUNGLÜCKTE ZWEIRADFAHRER, FUSSGÄNGER UND PKW-INSASSEN 1975 BIS 2018





- Bei den verunglückten FußgängerInnen ist zwischen 1975 und 1994 ein stetiger Rückgang zu beobachten. Danach verlief die Entwicklung uneinheitlich. 1975 verunglückten 8.082 Fußgänger (bisheriger Höchststand), 2018 waren es mit 3.392 58% weniger. Der Tiefstand mit 3.376 aus dem Vorjahr wurde 2018 um 0,5% überschritten.

IM PKW
verunglückt die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer (außer in der Gruppe der 6 bis 14-Jährigen).

VERUNGLÜCKTE NACH ALTER UND ART DER VERKEHRSBETEILIGUNG

Von den in Baden-Württemberg im Jahr 2018 verunglückten 48.536 VerkehrsteilnehmerInnen waren 6,9% unter 15 Jahre alt, 51,7% lagen in der Altersklasse 15 bis 44 Jahre, 41,4% 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 (61,3%) oder als FußgängerInnen (26,3%).
- Bei den 6- bis 14-jährigen überwog mit 42,4% die Beteiligung als RadfahrerInnen, gefolgt von einer Verkehrsbeteiligung als Pkw-MitfahrerInnen (28,9%) und als FußgängerInnen (21,9%).
- Zwischen 15 und 24 war der Anteil der Personen, die mit motorisierten Zweirädern verunglückten, mit 22,8% besonders hoch. Zwischen 25 und 74 lag er dann jeweils zwischen 10,3% (Altersgruppe 35 bis 44) und 17,0% (55 bis 64). Bei den über 74-jährigen VerkehrsteilnehmerInnen sank er dann auf 4,7%.
- Die in den Altersklassen ab 15 Jahre Verunglückten waren überwiegend FahrerInnen oder MitfahrerInnen von Pkw, dies gilt mit 64,5% 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 2018 mit zusammen 34,0% (FußgängerInnen 17,1%; RadfahrerInnen 16,9%) recht hoch, jedoch noch unter dem Anteil der Pkw-Insassen von 45,8%.

VERUNGLÜCKTE NACH ALTER UND ART DER VERKEHRSTEILNAHME 2018



4 Ausblick

Aus den automatischen Dauerzählstellen des Landes liegen Zahlen zur Verkehrsentwicklung auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes für das 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt vor:

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

Der Kfz-Verkehr hat im 1. Halbjahr 2019 gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf den Autobahnen, Außerorts-Bundes- und -Landesstraßen leicht abgenommen. An allen Tagen Mo – So betragen die Verkehrsabnahmen gegenüber Januar bis Juni 2018 auf den Autobahnen -0,5%, auf den Bundesstraßen -0,3% und auf den Landesstraßen -0,3%. An den Werktagen Mo – Fr verlief die Entwicklung ähnlich, außer für die Landesstraßen, für die sich eine geringfügige Zunahme ergab. An den Sonn- und Feiertagen wurde die stärkste Abnahme mit -2,5% auf den Landesstraßen registriert, es folgten die Autobahnen mit -1,3% und die Bundesstraßen mit -1,0%.

Auch der Schwerverkehr zeigt in der Entwicklung wie der Kfz-Verkehr insgesamt eine leicht abnehmende Tendenz. Auf den Bundesstraßen war die Abnahme mit -0,4% am stärksten, es folgten die Autobahnen und Landesstraßen mit -0,2%.

Bei den Pkw-Neuzulassungen gab es in Baden-Württemberg im 1. Halbjahr 2019 ein Plus von 4,0%

gegenüber dem Vorjahreshalbjahr auf 265.488 Pkw. 89.066 dieser Fahrzeuge waren Diesel-Pkw. Für diese Fahrzeuggruppe bedeutet dies eine Zunahme von 3,2%.

Nach einer Pressemitteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes (Mitteilung Nr. 15/2019) wurden bundesweit im 1. Halbjahr 2019 1.849.000 Pkw neu zugelassen. 59,4% dieser Neuzulassungen waren Benziner, 32,9 waren Diesel-Pkw. Für die Benziner bedeutet dies einen Rückgang von -5,4% gegenüber dem 1. Halbjahr 2018, für die Diesel-Pkw dagegen einen Zuwachs von 3,0%. 0,5% der Neuzulassungen wurden mit Gas angetrieben. Elektrofahrzeuge erreichten einen Anteil von 1,7% an den Neuzulassungen. 31.059 Fahrzeuge bedeuten einen Zuwachs gegenüber Januar bis Juni 2018 von 80,2%. Der Anteil von Hybrid-Pkw an den Neuzulassungen betrug 5,6%. Die Zulassungszahlen dieser Fahrzeuge sind gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 69,1% gestiegen.

Vorläufige Zahlen zur Unfallentwicklung auf den Straßen des Landes insgesamt lagen vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg für Januar bis April 2019*) vor:

Unfälle mit Personenschaden	-2,3 %
Getötete	+1,8 %
Schwerverletzte	-1,7 %
Leichtverletzte	-1,1 %

Für Januar bis März 2019 liegen die Unfallzahlen bereits differenziert nach Straßengruppen vor. Danach hat die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden gegenüber den ersten 3 Monaten 2018 auf den Autobahnen um -9,1% abgenommen. Dagegen hat die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf Bundesstraßen um +13,3%, auf Landesstraßen um +2,2% und auf Kreisstraßen um +20,8% zugenommen. Auf den Straßen des Landes insgesamt hat sich die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden in den ersten 3 Monaten 2019 um +8,1% erhöht.

⁴ Schwerverkehr (Kfz > 3,5t zugl. Gesamtgewicht) ^{*)} vorläufige Zahlen



QUELLEN

Regierungspräsidium Tübingen, Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg, Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg, Ergebnisse Jahr 2018, → <http://www.svz-bw.de>

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 2018, Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg März 2019 – mit ersten Ergebnissen für April 2019, → <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de>

Krafftahrt-Bundesamt, Flensburg, Statistische Mitteilungen, FZ 1 und FZ 13, → <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 Parteinarbeitung 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

AVISO GmbH
Am Hasselholz 15, 52074 Aachen

Stand: November 2019

Bildnachweis:

Titel: Stock.Adobe.com/boophuket
Seite 2: Stock.Adobe.com/Stefan Schurr
Seite 7: Stock.Adobe.com/catwalkphotos
Seite 17: euroluftbild.de/Erich Meyer
Seite 19: istockphoto.com/Animaflora

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



Klimaneutral
und emissionsarm
gedruckt



Für diese Druck-
produktion wird
ein Baum gepflanzt



Baden-Württemberg