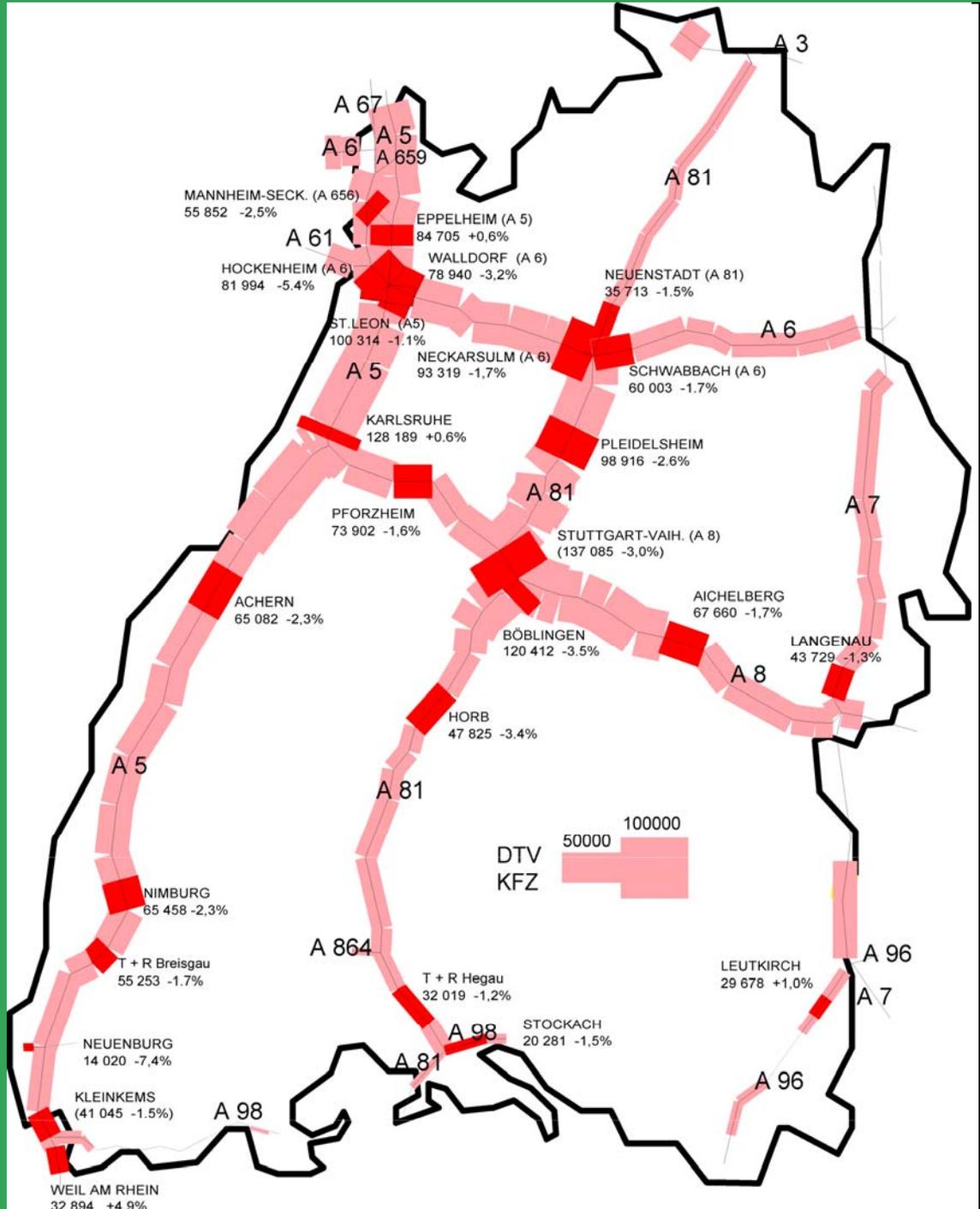


Straßenverkehr in Baden-Württemberg

Jahresvergleich 2005/2004/2003



Inhalt	Seite
1 Überblick	1
2 Verkehr	2
2.1 Kfz-Bestand	2
2.2 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV)	4
2.3 Jahresfahrleistungen	5
2.4 Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr	6
3 Unfallgeschehen	9
3.1 Unfallsituation 2005/2004	9
3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2005	10
3.3 Unfallraten	11
3.4 Unfallursachen	11
Anhang: Tabellen und Grafiken zum Jahresvergleich 2004/2003	15
Quellen, Verteilerhinweis	21

1 Überblick

Auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes (Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) in Baden-Württemberg hat der Verkehr 2005 geringfügig abgenommen. Leicht angestiegen ist der Kfz-Bestand. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen insgesamt (innerorts und außerorts) war weiterhin rückläufig.

Die Entwicklungen im einzelnen:

Die mittlere Verkehrsbelastung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, **DTV**) verringerte sich auf den genannten Straßen im Durchschnitt um 0,8 %. Auf den Autobahnen war der Rückgang stärker als auf den Bundesstraßen, auf den Landes- und Kreisstraßen gab es nahezu keine Veränderung.

Die **Jahresfahrleistung** lag auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Verkehrs insgesamt mit knapp 60 Mrd.Kfzkm um 1,0 % niedriger als im Vorjahr. Auch hier war der Rück-

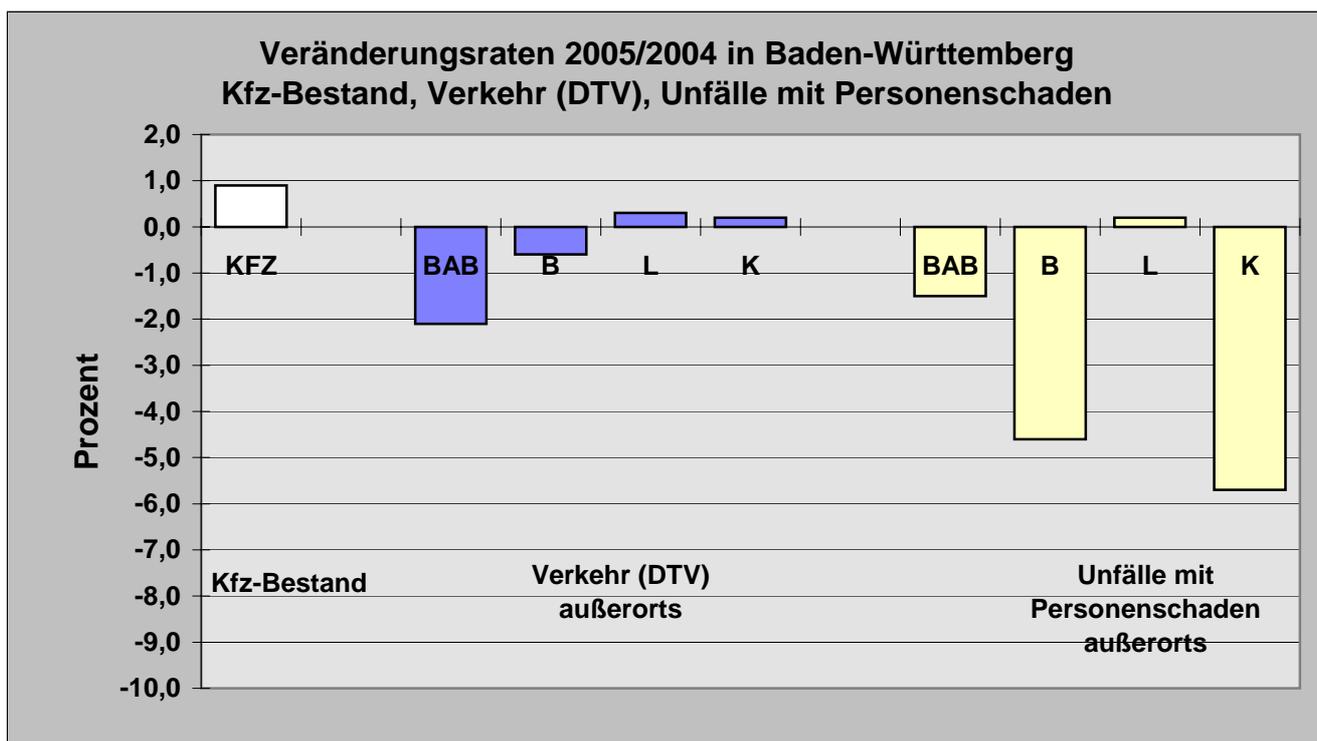
gang auf den Bundesfernstraßen deutlich, auf den anderen Straßen waren die Veränderungen nur gering.

Die Anzahl der **Unfälle mit Personenschaden** verringerte sich auf allen Straßen insgesamt auf 40 227 (- 0,5 %). Dabei ging auch die Anzahl der Verletzten zurück auf 53 416 (-1,0 %) und die der Getöteten auf 633 (- 9,2 %). Insgesamt starben auf den Außerortsstraßen 477 Menschen (- 14,2 %). Auf den Autobahnen des Landes verringerten sich die Personenschadensunfälle auf 2 209 (- 1,5 %), die Anzahl Getöteter erhöhte sich auf 63 (+ 5,0 %).

Die **Unfallraten** der Personenschadensunfälle verringerten sich auf den betrachteten Straßen insgesamt um 0,9 % von 264 auf 262 Unfälle je Mrd.Kfzkm.

Der **Kfz-Bestand** erhöhte sich um 0,9 % auf 7,530 Mio. Fahrzeuge zum 31.12.2005.

	Durchschnittlicher täglicher Verkehr		Jahresfahrleistung		Unfälle mit Personenschaden		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden	
	Kfz/24h	05/04	Mrd.Kfzkm	05/04	Anzahl	05/04	je Mrd.Kfzkm	05/04
Autobahnen	57620	- 2,1 %	21,809	- 2,1 %	2 209	- 1,5 %	101	0,7 %
Bundesstraßen	12830	- 0,6 %	16,690	- 0,9 %	4 298	- 4,6 %	258	- 3,7 %
Landesstraßen	4785	0,3 %	13,219	0,1 %	4 763	+ 0,2 %	360	0,0 %
Kreisstraßen	2310	0,2 %	7,959	- 0,2 %	2 657	- 5,7 %	334	- 5,6 %



2 Verkehr

2.1 Kfz-Bestand

Der **Kfz-Bestand** (Kfz mit amtlichem Kennzeichen) hat in Baden-Württemberg 2005 weiterhin zugenommen. Am Jahresende waren 7,530 Mio. Kraftfahrzeuge registriert, das bedeutet gegenüber dem 31.12.04 einen Anstieg um 0,9 %. Damit lag der Zuwachs auf dem Niveau der Jahre 2002 bis 2004. Davor waren die Zuwächse mit + 3,8 % (2000) bzw. + 2,0 % (2001) deutlich stärker ausgefallen.

Der **Pkw-Bestand**^{*)} insgesamt erhöhte sich um 0,8 % auf 6,200 Mio. Fahrzeuge. Bei den Pkw mit weiblichen Haltern betrug der Zuwachs 3,2 %. Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Pkw stieg von 29,0 % (2004) auf 29,6 %.

Deutlich stieg auch 2005 wieder der Bestand an Cabrios mit + 4,3 %. Der Anteil an den Pkw insgesamt erhöhte sich dadurch von 4,6 % im Vorjahr auf 4,8 % in 2005.

Differenziert nach Hubraumklassen ist der Bestand mit + 4,8 % bei den hubraumstarken Pkw in der Klasse mit 2000 ccm und mehr auch 2005 wieder am stärksten angestiegen. In den darunter liegenden Klassen war der Zuwachs mit + 1,5 % (1400 bis 1999 ccm) bzw. + 0,9 % (< 1400 ccm) deutlich geringer.

Hubraumklasse	Anteil	2005/2004
weniger als 1400 ccm	25,9 %	+ 0,9 %
1400 bis < 2000 ccm	54,8 %	+ 1,5 %
2000 ccm und mehr	19,2 %	+ 4,8 %

Bei den **Lastkraftwagen** war die Bestandsentwicklung mit + 0,5 % zum ersten mal seit drei Jahren wieder positiv (04/03: - 0,4 %). Der Bestand an Sattelzugmaschinen hat sich mit + 3,7 % stark erhöht (04/03: + 2,9 %).

Zugenommen hat auch 2005 wieder der Bestand an **Krafträdern**. Durch den Anstieg um 2,0 % erhöhte sich der Anteil der Kräder am Kfz-Bestand insgesamt von 7,6 % Ende 2004 auf 7,7% zum Jahresende 2005. Der Anteil weiblicher Krad-Halter blieb mit 14,0% gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Der in früheren Jahresvergleichen an dieser Stelle aufgeführte Bestand an **Leichtkraft-rädern** wird in den neuesten Statistiken des KBA nicht mehr ausgewiesen.

Der Kfz-Bestand insgesamt entwickelte sich im **Bundesgebiet** mit + 0,7 % etwas schwächer als in Baden-Württemberg. Auch bei den Pkw und bei den Krädern fiel die Entwicklung im Bundesgebiet schwächer aus, die Unterschiede waren jedoch nur gering. Etwas deutlicher waren die Unterschiede beim Lkw-Bestand: Dem Zuwachs von 0,5 % in Baden-Württemberg steht eine „Nullentwicklung“ im Bundesgebiet gegenüber.

Kraftfahrzeugbestände am 31.12.2005 und Veränderungen zu 2004				
	K F Z	P K W ^{*)}	L K W	K R A D
Baden-Württemberg				
Bestand 2005	7 529 744	6 200 203	299 826	578 529
Veränderung 2005/2004	+ 0,9 %	+ 0,8 %	+ 0,5 %	+ 2,0 %
Bundesgebiet				
Bestand 2005	54 909 867	45 668 108	2 573 077	3 902 512
Veränderung 2005/2004	+ 0,7 %	+ 0,6 %	+ 0,0 %	+ 1,9 %

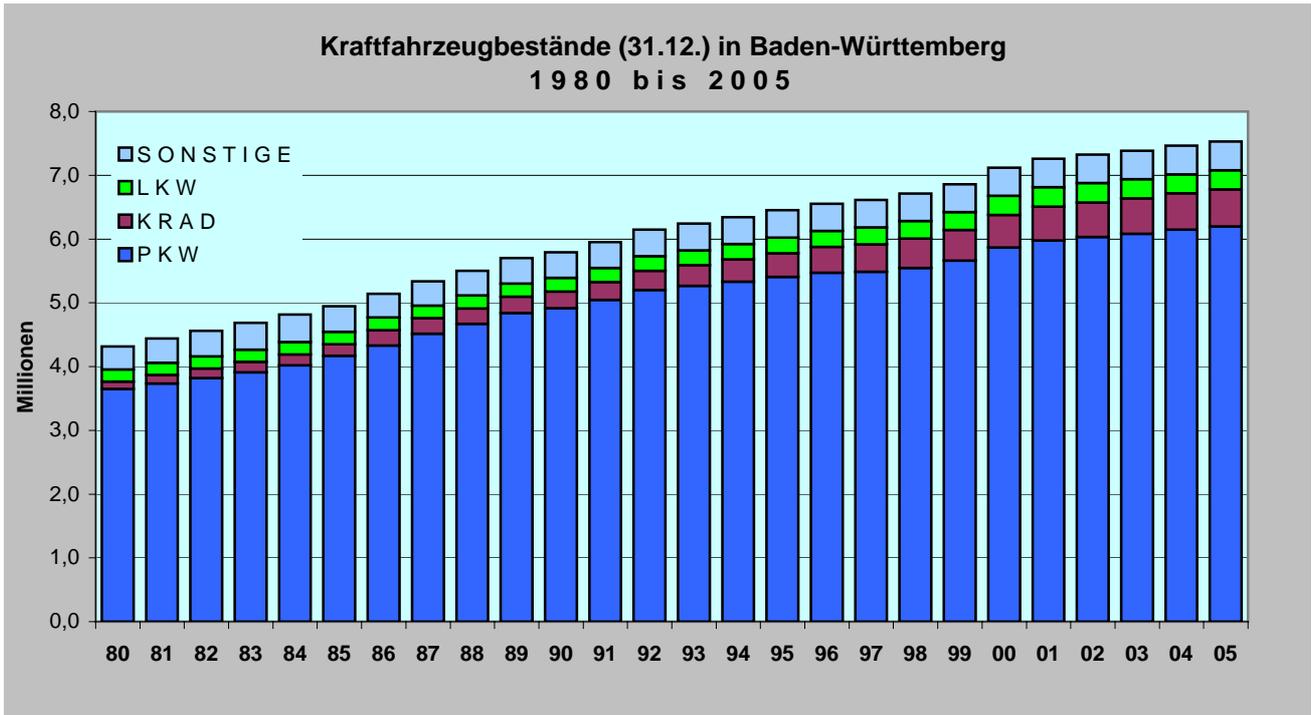
^{*)} In der neuesten Statistik des KBA (Stand 01.01.2006 bzw. 31.12.2005) sind die Wohnmobile und Krankenwagen im Pkw-Bestand enthalten. Da diese jedoch zusätzlich gesondert ausgewiesen sind, wurden sie zum Zwecke der Vergleichbarkeit mit 2004 für die Zahlen der obigen Tabelle aus den Pkw herausgerechnet. In den übrigen „Pkw-bezogenen“ Zahlen (Anteil auf Frauen zugelassener Pkw, Anteil Cabrios an Pkw, Differenzierung nach Hubraumklassen) sind die Wohnmobile und Krankenwagen in 2005 in den Pkw enthalten. Dies ist bei der Bewertung der Vergleiche mit 2004 zu berücksichtigen.

Bestandsentwicklung in Baden-Württemberg 1980 bis 2005

Der Bestand an **Kraftfahrzeugen insgesamt** (mit und ohne Kfz-Brief) hat sich zwischen 1980 und 2005 (jeweils 31.12.) um 74,4% auf über 7,5 Millionen erhöht. Besonders stark war der Zuwachs bei den **Krädern** von 114 Tsd. 1980 auf 579 Tsd. (+ 408 %). Der **Pkw - Bestand** erhöhte sich in den vergangenen 25 Jahren um 69,9%, sein Anteil am Kfz - Bestand insgesamt betrug Ende 2005 82,3%.

Der **Lkw - Bestand** erhöhte sich seit 1980 um rd. 58 %.

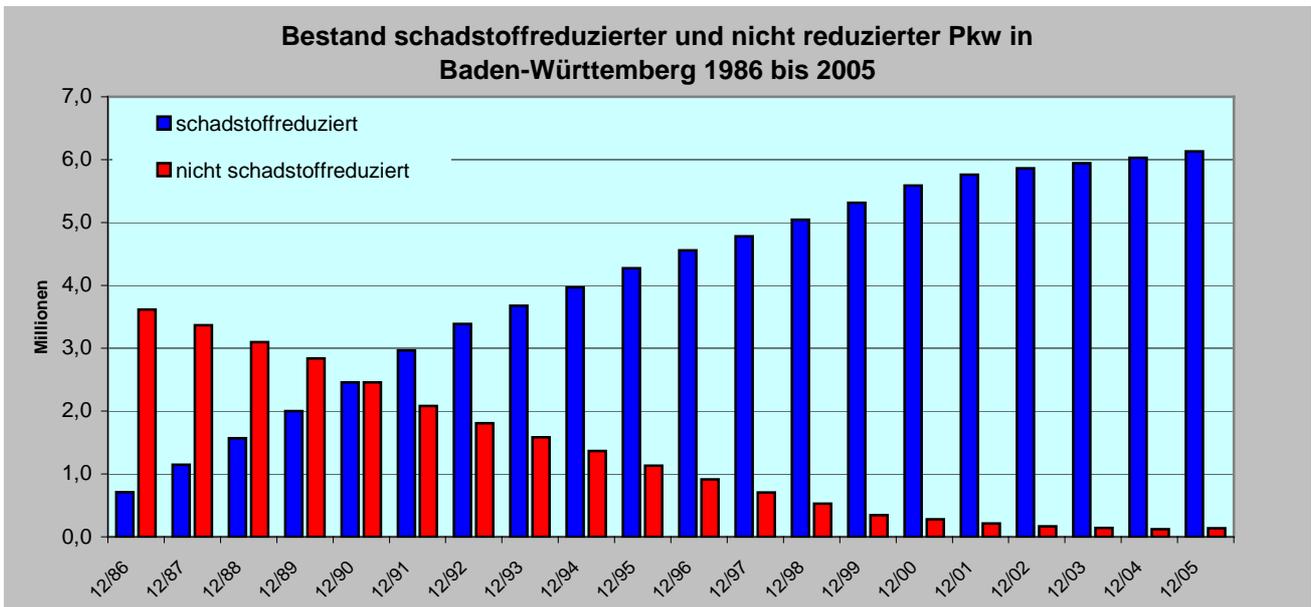
Der **Motorisierungsgrad** war 2005 mit 703 Kfz/1000 Einwohner um knapp 53 % höher als 1980 mit damals 460 Kfz/1000 Einwohner. Gegenüber dem Bundesgebiet (666 Kfz/1000 Einwohner) lag der Motorisierungsgrad 2005 in Baden - Württemberg um 5,6 % höher.



Pkw-Bestand nach Schadstoffklassen

Von den am 31.12.2005 zugelassenen 6,268 Mio. Pkw (inkl. Wohnmobile und Krankenwa-

gen) waren 6,130 Mio. (97,8%) schadstoffreduziert. 1986 waren es nur 710 Tsd. (16,4%).



2.2 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV)

Die Berechnungen zur Verkehrsentwicklung basieren auf der Datenauswertung von fast 140 in Baden-Württemberg betriebenen automatischen Dauerzählstellen. Von 30 Zählgeräten auf Autobahnen, 67 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 Veränderungsraten berechnet, mit denen die straßenklassenspezifischen DTV - Werte der flächendeckenden Straßenverkehrszählung 2000 fortgeschrieben werden.

Nach diesen Berechnungen hat sich der **Kfz-Verkehr** 2005 auf den freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs je nach Straßengruppe unterschiedlich entwickelt:

	DTV [Kfz/24h]	Veränderungen 2005/2004	
BAB	57 620	- 1 210	- 2,1 %
B	12 830	- 80	- 0,6 %
L	4 785	+ 15	0,3 %
K	2 310	+ 5	0,2 %

Auf den Bundesfernstraßen des Landes ging der Verkehr 2005 im Vergleich zum Vorjahr zurück. Für die Außerorts - Landes- und Kreisstraßen ergaben die Berechnungen nahezu keine Veränderung.

An den **Sonn- und Feiertagen** war die Entwicklung generell rückläufig:

- Autobahnen - 2,1%,
- Bundesstraßen - 2,0%,
- Landes- und Kreisstraßen - 0,7%.

Kfz - Verkehrsentwicklung 2005/2004 in einzelnen Bundesländern

	BAB	B	L
Baden-Württemberg	- 2,1 %	- 0,6 %	+0,3 %
Bayern	- 1,8 %	- 0,7 %	-1,2 %
Niedersachsen	-2,6 %	-1,1 %	
Nordrhein-Westfalen	- 0,7 %	- 0,5 %	-0,7 %
Sachsen	- 0,7 %	- 1,6 %	-1,2 %

Zur Verkehrsentwicklung aus anderen Bundesländern liegen Daten für Bayern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Sachsen vor. Auf den **Autobahnen** hat sich der Verkehr in Niedersachsen stärker abgeschwächt als in Baden-Württemberg. In Nordrhein - Westfalen

Der **Schwerverkehr (SV: alle Kraftfahrzeuge > 3,5 t zul. Gesamtgewicht inkl. Busse)** entwickelte sich 2005 zwischen Autobahnen sowie Bundes- und Landesstraßen sehr gegensätzlich. Ursache dieser Unterschiede mit Rückgängen auf den Autobahnen und Zuwächsen im nachgeordneten Netz dürften streckenbezogene Verkehrsverlagerungen aufgrund der zum 01. Januar 2005 eingeführten „Lkw-Maut“ gewesen sein.

	DTV-SV [Kfz/24h]	2005/2004	Anteil
BAB	8 395	- 7,5 %	14,6 %
B	1 009	+ 7,5 %	7,9 %
L	269	+ 7,6 %	5,6 %

Autobahnen

Der DTV-Wert 2005 betrug auf den Autobahnen des Landes 57 620 Kfz/24h. Der **höchstbelastete** Abschnitt lag wie in den Vorjahren auf der **A 8** zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und dem Autobahnkreuz Stuttgart mit rd. **137 100 Kfz/24h** (- 3,0 %) im jahrestäglichen Durchschnitt. Es folgten die **A 5** nördlich des Autobahndreiecks Karlsruhe mit 128 200 Kfz/24h (+ 0,6 %) und die **A 81** südlich des Autobahnkreuzes Stuttgart mit 120 400 **Kfz/24h** (- 3,5 %).

Der höchste **Tagesverkehr** wurde am Freitag den 22.07. (Ferienbeginn in mehreren Bundesländern) mit **164 400 Kfz** vom Zählgerät Karlsruhe 1 auf der A 5 registriert. Es folgte Böblingen (südl. AK Stuttgart) mit 150 500 Kfz/24h am Mittwoch den 04.05 (Tag vor Christi Himmelfahrt).

und Sachsen waren die Abnahmen weniger stark. Auf den **Bundesstraßen** waren die Verkehrsabnahmen in Niedersachsen und Sachsen stärker als in Baden-Württemberg. Die **Landesstraßen** in Baden-Württemberg waren neben den Nationalstraßen in der benachbarten **Schweiz** (+ 1,4 %) die einzigen der hier betrachteten Straßengruppen mit einem leichten Verkehrszuwachs in 2005.

Baden-Württemberg hat auch 2005 wieder die höchstbelasteten Bundesstraßen aller Flächenländer und liegt bei den Autobahnen und Landesstraßen weiterhin an dritter Stelle.

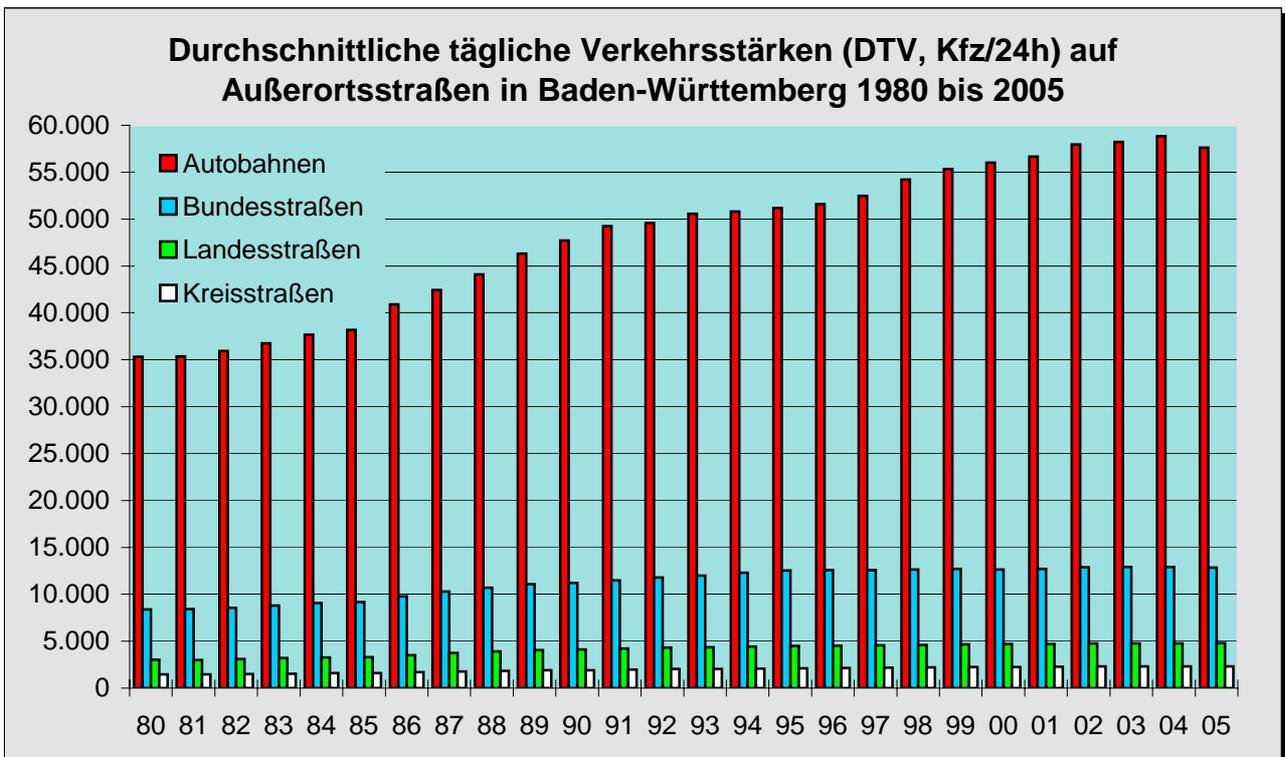
Langfristige DTV - Entwicklung in Baden-Württemberg

Zwischen 1980 und 2005 ist der Verkehr auf den Autobahnen um 63,2 % von 35 296 auf 57 620 Kfz/24h gestiegen, auf den Bundesstraßen um 53,3% von 8 371 auf 12 830 Kfz/24h, auf den Landesstraßen um 58,7 % von 3 015 auf 4 785 Kfz/24h und auf den Kreisstraßen um 58,5 % von 1 457 auf 2 310 Kfz/24h.

Die Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken seit 1980 ist durch einen flachen Anstieg bis 1985, danach durch einen steilen Anstieg bis 1991 und danach durch

wiederum relativ geringe Zunahmen gekennzeichnet, die sich auf den Bundesautobahnen zwischen 1997 und 2004 wieder etwas verstärkt haben. 2005 war die Entwicklung auf den Autobahnen erstmals in den vergangenen 25 Jahren rückläufig.

Der durchschnittliche jährliche Verkehrsanstieg lag zwischen 1980 und 1990 je nach Straßenklasse zwischen 2,8 % und 3,1 %. In dem Zeitraum 1990 bis 2005 verringerte sich der mittlere jährliche Zuwachs auf Werte zwischen 0,9% (B-Str.) und 1,3 % (BAB und K-Str.).



2.3 Jahresfahrleistungen

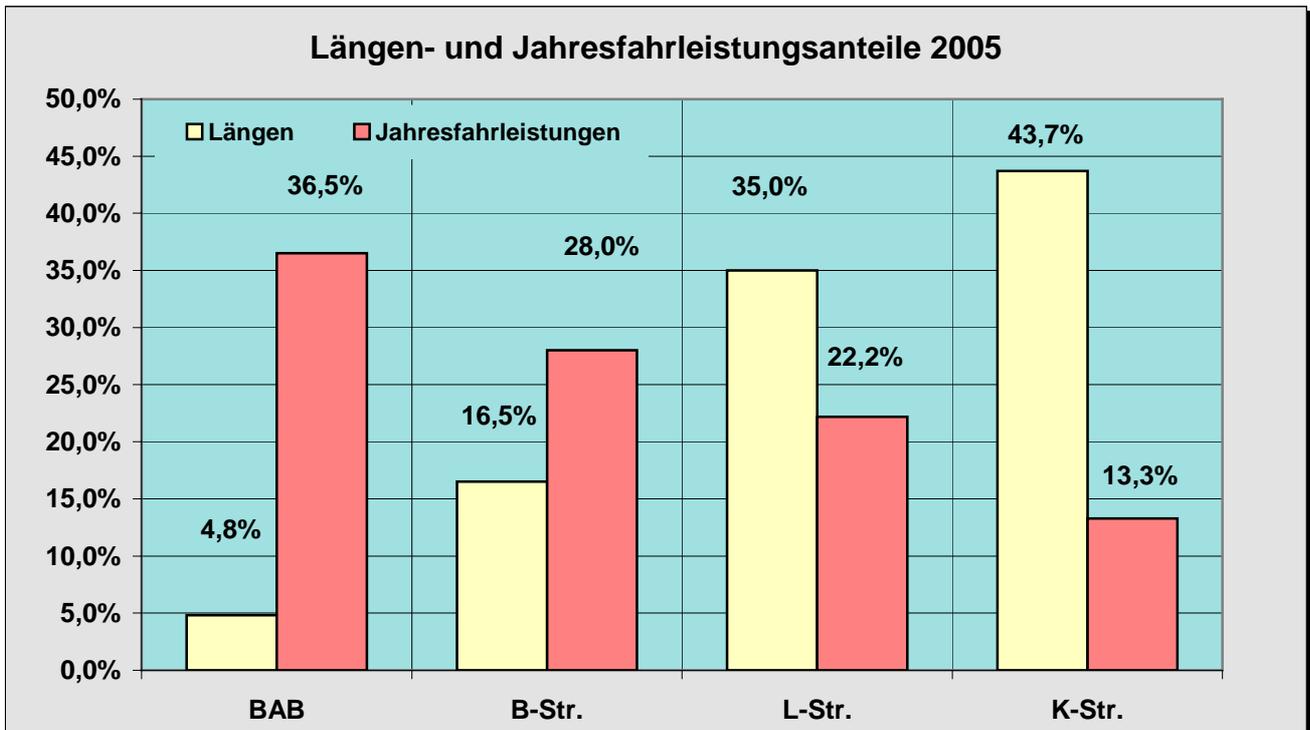
Aufgrund der nur geringen Längenveränderungen unterscheiden sich die Entwicklungen der Jahresfahrleistungen nur unbedeutend von den DTV-Entwicklungen. Auf den Auto-

bahnen des Landes wurden von den Kraftfahrzeugen im Jahr 2005 trotz des Rückgangs von 2,1 % immer noch nahezu 22 Mrd.Kfzkm zurückgelegt.

	Netzlänge [km]	Veränderung ^{*)} 2005/2004	Fahrleistung [Mrd.Kfzkm]	Veränderung 2005/2004
Autobahnen	1 037	+ 0,2 %	21,809	- 2,1 %
Bundesstraßen	3 564	+ 0,0 %	16,690	- 0,9 %
Landesstraßen	7 569	+ 0,1 %	13,219	+ 0,1 %
Kreisstraßen	9 440	- 0,1 %	7,959	- 0,2 %
BAB+B+L+K	21 610	- 0,0 %	59,678	- 1,0 %

Damit wurden auf den Autobahnen auch 2005 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 2005 von allen Kraftfahrzeugen knapp 60 Mrd. Kfzkm zurückgelegt. Das sind gegenüber dem Vorjahr 1,0 % weniger und gegenüber 1980 65 % mehr. Auf

den Autobahnen hat sich die Fahrleistung seit 1980 um rd. 90 % erhöht. Der BAB - Fahrleistungsanteil im Jahr 2005 betrug 36,5 %. Der Längenanteil am Außerortsnetz der BAB, B-, L- und K-Straßen betrug dagegen nur 4,8 %. Bei den Kreisstraßen waren die Verhältnisse umgekehrt: Einem nur geringen Fahrleistungsanteil von 13,3 % stand ein Längenanteil von 43,7 % gegenüber.



2.4 Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr

Zur Erhebung möglichst genauer Daten des grenzüberschreitenden Personen-, Güter- und Schwerverkehrs vor und nach Öffnung des EG-Binnenmarktes werden seit 1990 auf Initiative des Ministeriums für Umwelt- und Verkehr des Landes 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 10 Grenzübergängen nach Frankreich und an 13 Übergängen zur Schweiz fest installiert und erfassen damit rd. 96 % des grenzüberschreitenden Pkw-Verkehrs und annähernd 100 % des schweren Güterverkehrs (Lkw > 3,5 t mit und ohne Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge) mit Frankreich sowie 64 % des Pkw-Verkehrs und 82 % des schweren Güterverkehrs mit der Schweiz. Somit steht für die Hochrechnung auf Jahreswerte insgesamt eine gesicherte Datenbasis zur Verfügung.

Ergebnisse nach Fahrzeugarten

Für das Jahr 2005 wurden folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken im

grenzüberschreitenden Kfz-Verkehr Baden-Württembergs ermittelt:

	Kfz	Pkw	Krad	Pkw mit Anh.	Bus	Lkw ≤3,5t	Lkw >3,5t	Lkw mit Anh.	Sattelk-fz
Frankreich 2005/2004	142 187 +0,3%	120 693 -0,3%	1 928 +3,9%	1 065 +2,0%	506 -3,1%	5 341 +1,9%	2 439 +6,2%	2 425 +4,1%	7 793 +3,9%
Schweiz 2005/2004	230 573 +2,2%	207 364 +1,3%	4 811 +12,4%	1 141 (+48,1%)	803 -2,0%	7 902 +7,1%	3 107 +22,7%	1 905 -11,6%	3 540 +17,5%

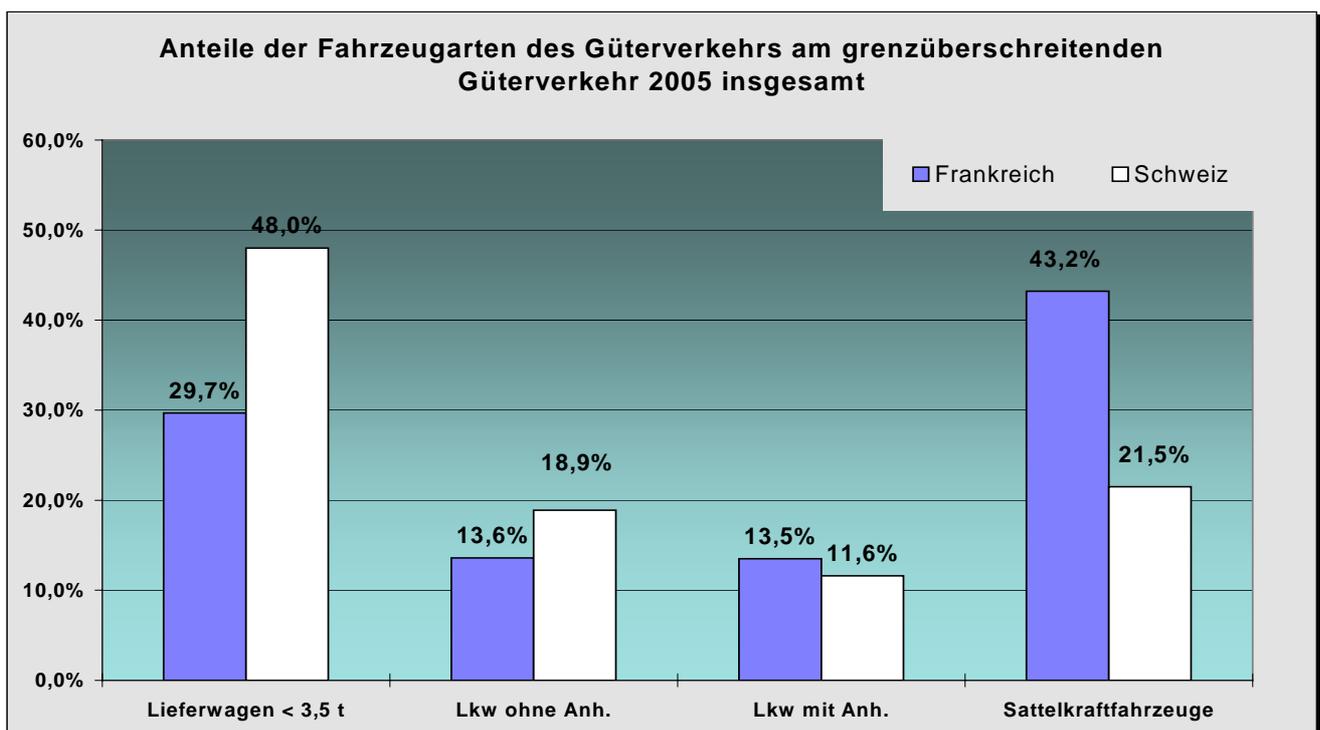
Der durchschnittliche tägliche **Kfz-Verkehr** entwickelte sich an den Grenzübergängen nach **Frankreich** mit + 0,3 % und zur **Schweiz** mit + 2,2 % stärker als auf den übrigen Straßen des Landes.

Im **Personenverkehr** mit Frankreich hat sich der Pkw-Verkehr gegenüber 2004 kaum verändert. An den Grenzübergängen zur Schweiz ist der Pkw-Verkehr um 1,3 % angestiegen. Die Grenzübertritte der Kräder und Pkw mit Anhänger erhöhten sich zu beiden Ländern, der Grenzverkehr der Busse war mit beiden Ländern rückläufig.

Der **schwere Güterverkehr** mit Fahrzeugen über 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lkw > 3,5 t ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge) nahm sowohl an der Grenze mit Frankreich als auch mit der Schweiz zu. An den Übergängen nach Frankreich la-

gen die Zuwächse je nach Fahrzeugart zwischen 4 und 6 % (zusammen + 4,4 %), an den Grenzen zur Schweiz lag der Zuwachs bei den Lkw > 3,5 t und bei den Sattelkraftfahrzeugen jeweils bei rd. 20 %. Die rückläufige Entwicklung bei den Lkw mit Anhängern dürfte auch mit veränderten Geräteeinstellungen zusammenhängen. Für die drei Fahrzeugarten des schweren Güterverkehrs zusammen ergab sich im Grenzverkehr mit der Schweiz ein Zuwachs von rd. 11 %.

Der **leichte Güterverkehr** mit Fahrzeugen bis zu 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lieferwagen) hat an den Grenzen mit Frankreich um 2 %, an denen mit der Schweiz um 7 % zugenommen. Der Anteil der Lieferwagen am Güterverkehr insgesamt lag an den französischen Grenzübergängen bei 30 %, an den schweizer Übergängen betrug er 48 %.



Höchstbelastete Grenzübergänge

Der mit Abstand höchstbelastete Grenzübergang zwischen **Frankreich** und Baden-Württemberg war die Europabrücke bei Kehl (B 28). Mit fast 33 500 Kfz/24h (+4,9%) wurde dort 2005 23,5% des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs mit Frankreich abgewickelt. Spitzentag war Donnerstag der 14.07. (Nationalfeiertag in Frankreich) mit 48 253 Kfz. Der höchste Stundenwert wurde auf der Europabrücke am 30.12. mit 4 060 Kfz zwischen 15 und 16 Uhr registriert. Hochbelastete Übergänge waren weiterhin Weil - Palmrainbrücke (B 532) mit rd. 19 520 Kfz/24h (+2,6%) und einem Anteil (A) von 13,7 % am Grenzverkehr mit Frankreich, Breisach (B 31) mit knapp 16 510 Kfz/24h (A: 11,6 %, Veränderung (V): +0,1%) und Iffezheim (B 500) mit 15 350 Kfz/24h (A: 10,8 %, V: +4,5%). Der Autobahnübergang Neuenburg (A 5) folgte mit 14 020 Kfz/24h (A: 9,9 %, V: -7,4%) erst an fünfter Stelle. Wohl überwiegend verursacht durch die Einführung der Lkw-Maut hat sich der Schwerverkehr in Neuen-

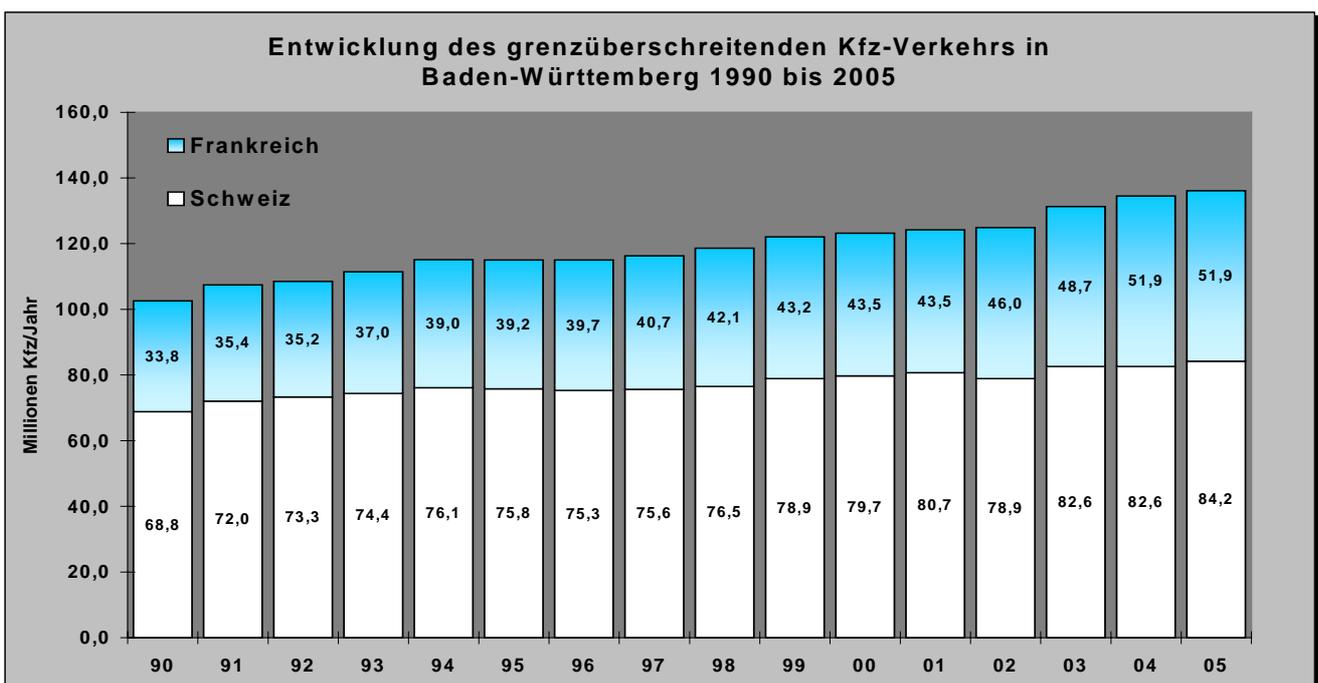
burg um 15,3 % verringert, in Iffezheim ist er dagegen um 43,5 % angestiegen.

Von den Grenzübergängen zwischen Baden-Württemberg und der **Schweiz** war der BAB-Übergang Weil am Rhein (A 5) mit rd. 32 900 Kfz/24h (+4,9%) der höchstbelastete. Hier wurden 14,3 % des Grenzverkehrs mit der Schweiz abgewickelt. Spitzentag war Freitag der 29.07. (Beginn der Sommerferien in Baden-Württemberg) mit über 49 500 Kraftfahrzeugen. Die Spitzestunde war am Freitag den 22.07. mit 3 660 Kfz zwischen 16 und 17 Uhr. Die zweithöchste Belastung hatte Lörrach-Stetten (B 317) mit 16 370 Kfz/24h (Anteil: 7,1 %, Veränderung: +1,1%) gefolgt von Weil-Friedlingen (B 317) mit 13 050 (Anteil: 5,7 %, Veränderung: +2,1%) und der Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (B 33n) mit 12 660 Kfz/24h und einem Zuwachs von 8,0 % (Anteil: 5,5 %).

Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr 1990 bis 2005

Im Jahr 2005 haben insgesamt 136,1 Millionen Kraftfahrzeuge die Grenzen des Landes nach Frankreich und zur Schweiz passiert, davon 51,9 Millionen (38,1 %) die französischen, 84,2 Millionen (61,9 %) die schweizer Grenzen. Seit 1990 (Beginn der systematischen Erhebungen) ist der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr insgesamt um 32,7 % gestiegen, mit Frankreich um 53,6 %, mit der Schweiz um 22,4 %.

Seit Inkrafttreten des Schengener Abkommens (1992) nahm der grenzüberschreitende Verkehr insgesamt um 25,4 % zu, zwischen Frankreich und Baden-Württemberg betrug der Zuwachs 47,4%, zwischen der Schweiz und Baden - Württemberg 14,9 %. Die Fahrleistung auf den Außerortsstraßen (BAB, B, L, K) des Landes insgesamt ist in diesem Zeitraum um 12,8 % angestiegen.



3 Unfallgeschehen

3.1 Unfallsituation 2005/2004

Bei der Unfallaufnahme wird von der Polizei nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden¹⁾ und Unfällen mit Personenschaden differenziert. Die Entwicklung 2005 ist bei den Personenschadensunfällen durch z.T. deutliche Rückgänge gekennzeichnet:

- Auf allen Straßen des Landes wurden insgesamt 233 542 Straßenverkehrsunfälle registriert. Dies ist im Vergleich zu 2004 (223 354) ein Anstieg von 4,6 %. Die Unfälle mit nur Sachschaden erhöhten sich um 5,7 % auf 193 315 (2004: 182 929).
- Die Zahl der **Unfälle mit Personenschaden** ging um 0,5 % zurück auf 40 227. Die Zahl der bei diesen Unfällen insgesamt verletzten Personen verringerte sich um 1,0 % auf 53 416 (Leichtverletzte: 43 321 - 0,3 %, Schwerverletzte: 10 095 - 4,2 %). Erfreulich der deutliche Rückgang bei den Getöteten: Mit 633 (-9,2 %) lag die Zahl noch einmal deutlich unter dem bisherigen Tiefstand von 697 im Jahr 2004.
- **Innerorts** (einschl. Gemeindestraßen) gab es Rückgänge nur bei der Anzahl Schwerverletzter (- 3,6 %), bei den Unfällen mit Personenschaden (+ 0,4 %), bei den Leichtverletzten (+ 1,5 %) und bei den Getöteten (+ 10,6 %) gab es Zunahmen.

- **Außerorts** war die Anzahl der Unfälle in allen Kategorien rückläufig, besonders deutlich bei den Getöteten mit - 14,2 %.
- Die **Autobahnen** verzeichneten 2005 bei den Unfällen mit Personenschaden und bei den Verletzten Rückgänge. Getötet wurden bei Verkehrsunfällen 63 Personen, das waren 3 (+ 5 %) mehr als im Vorjahr.
- Auf den **übrigen Außerortsstraßen insgesamt** gab es bei allen Unfallkategorien Rückgänge. Mit - 16,5 % war der Rückgang bei den Getöteten am stärksten. Betrachtet man die Entwicklung bei der Anzahl Getöteter differenziert nach Straßengruppen dann zeigen sich deutliche Abnahmen bei den Bundesstraßen (- 54 Personen, -27,7 %) und bei den Landesstraßen (-35, -19,6 %). Auf den Kreisstraßen wurden gegenüber 2004 2 Personen mehr (+ 2,1 %) und auf den Gemeindestraßen 5 Personen mehr (+ 18,5 %) getötet.

Im **Bundesgebiet** sank die Anzahl der Personenschadensunfälle nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes um 0,8 % auf 336 600. Die Zahl der Getöteten verringerte sich um 8,2 % auf 5 361. Dies bedeutet - wie im Vorjahr - einen neuen Tiefstand bei der Anzahl getöteter Personen seit Einführung der Statistik im Jahr 1953.

Unfälle und Verunglückte 2005 in Baden-Württemberg und Veränderungen 2005/2004					
	Unfälle mit Personenschaden	Dabei Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete	
Alle Straßen	40 227 - 0,5 %	43 321 - 0,3 %	10 095 - 4,2 %	633 - 9,2 %	
davon					
innerorts	24 581 + 0,4 %	25 851 + 1,5 %	4 687 - 3,6 %	156 + 10,6 %	
außerorts	15 646 - 1,9 %	17 470 - 2,7 %	5 408 - 4,8 %	477 - 14,2 %	
darunter					
Autobahnen	2 209 - 1,5 %	2 887 - 4,5 %	540 - 1,8 %	63 + 5,0 %	
übrige Straßen	13 437 - 2,0 %	14 593 - 2,3 %	4 868 - 5,1 %	414 - 16,5 %	
darunter					
Bundesstraßen	4 298 - 4,6 %	5 235 - 4,5 %	1 470 - 4,3 %	141 - 27,7 %	
Landesstraßen	4 763 + 0,2 %	5 065 - 1,3 %	1 751 - 6,4 %	144 - 19,6 %	
Kreisstraßen	2 657 - 5,7 %	2 737 - 3,8 %	1 030 - 8,4 %	97 + 2,1 %	
Gemeindestraßen	1 719 + 5,6 %	1 556 + 4,9 %	617 + 3,2 %	32 + 18,5 %	

1) 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

3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2005

Aufgrund von 1995 vorgenommenen Änderungen bei der statistischen Registrierung von Sachschadensunfällen (seit 1995 gilt die Definition entsprechend der Fußnote S. 9) beschränkt sich die Entwicklungsbetrachtung 1970 bis 2005 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 37 774 Unfällen wurde 1996 der bisherige Tiefstand bei den Unfällen mit Personenschaden auf den Straßen des Landes registriert. Mit 40 227 lag die Zahl dieser Unfälle 2005 zwar um 25,5 % unter der bisherigen Höchstzahl von 54 008 aus dem Jahre 1978, jedoch um 6,5 % (Vorjahr 7,0%) über dem Tiefstand des Jahres 1996.

◦ Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen **verunglückten** Personen ging zwischen 1970 und 2005 von 77 410 auf 54 049 um 30,2 % zu-

rück. Bei den Getöteten war der Rückgang erfreulicherweise am stärksten: Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer betrug mit 633 Personen weniger als ein Viertel der 1970 getöteten.

	2005	1970	2005/70
Getötete	633	2 798	- 77,4%
Schwerverletzte	10 095	22 822	- 55,8%
Leichtverletzte	43 321	51 790	- 16,4%

◦ 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. 2005 waren es mit 251 bzw. 16 deutlich weniger. Im Vorjahr waren bei insgesamt mehr Personenschadensunfällen 261 Schwerverletzte und 17 Getötete je 1000 Unfälle zu beklagen.

3.3 Unfallraten

Die Unfallraten, also die auf die Kfz - Fahrleistung bezogenen Unfallzahlen, ermöglichen einen objektiven Vergleich der Verkehrssicherheit der einzelnen Straßengruppen untereinander. Die niedrigsten **Raten der Unfälle mit Personenschaden** wurden auch 2005 wieder für die Autobahnen ermittelt (101 Unfälle mit Personenschaden je Mrd.Kfzkm). Am höchsten waren die Unfallraten auf den Landesstraßen (360), gefolgt von den Kreisstraßen (334) und den Bundesstraßen (258). Auf den Autobahnen erhöhten sich die Unfallraten leicht gegenüber 2004, auf den Landesstraßen

stagnierten sie und auf Bundes- und Kreisstraßen verringerten sie sich.

Die **Verletztenraten** waren generell rückläufig, mit - 4,9 % war der Rückgang auf den Kreisstraßen am stärksten. Es folgten die Bundesstraßen mit - 3,6 %, die Landesstraßen mit - 2,8 % und die Autobahnen mit - 2,0 %.

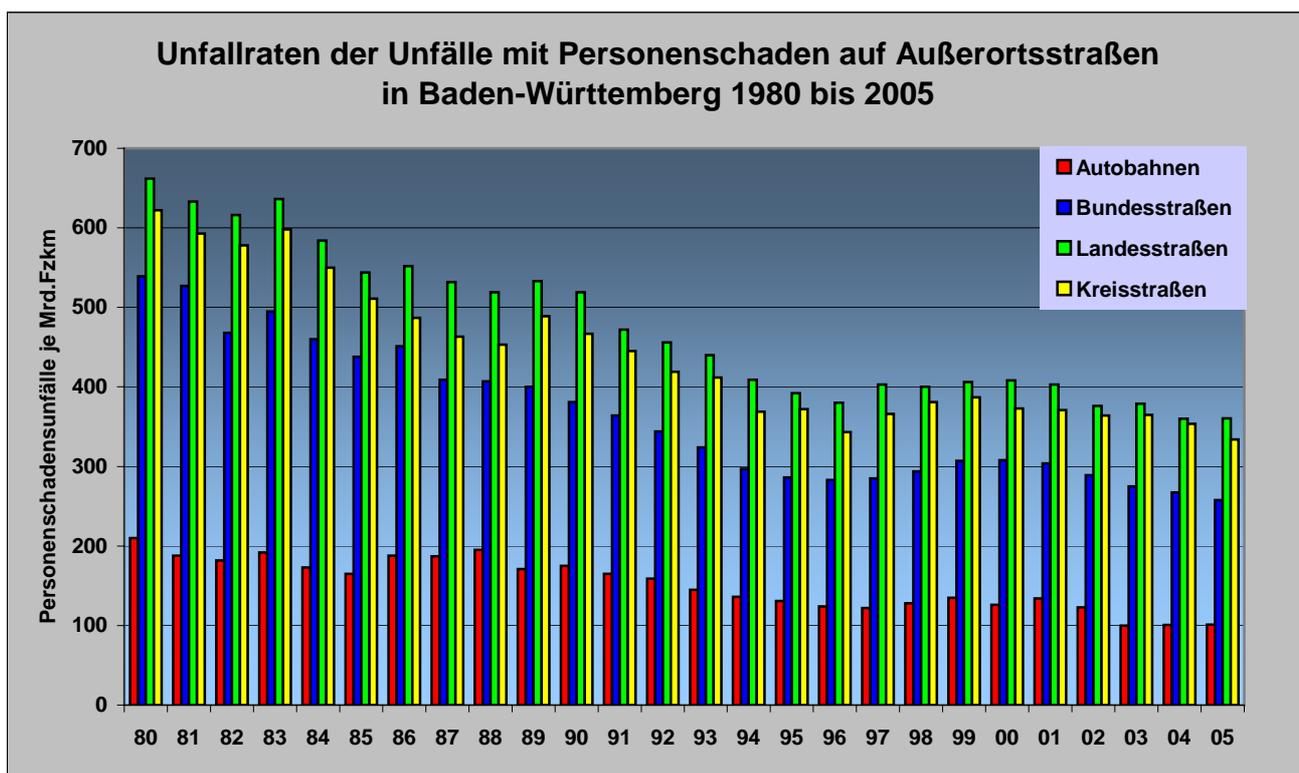
Die **Getötetenraten** erhöhten sich auf den Autobahnen und Kreisstraßen, auf den Landesstraßen verringerten sie sich um fast 20 %, auf den Bundesstraßen war der Rückgang mit - 27 % noch deutlicher.

Unfallraten (Unfälle je Mrd.Kfzkm) 2005 außerorts und Veränderungen zu 2004								
	Autobahnen		Bundesstraßen		Landesstraßen		Kreisstraßen	
Unfälle mit Personenschaden	101	+ 0,7%	258	- 3,7%	360	+ 0,0%	334	- 5,6%
Verletzte	157	- 2,0%	402	- 3,6%	516	- 2,8%	473	- 4,9%
Getötete	3	+ 7,3%	8	- 27,0%	11	- 19,7%	12	+ 2,3%

Die **Raten der Unfälle mit Personenschaden** sind - langfristig betrachtet - deutlich rückläufig. Auffällige Zunahmen gab es nur von 1982 nach 1983, sowie auf einigen Straßengruppen von 1985 nach 1986 und von 1988 nach 1989. Auf Autobahnen gab es generell Zunahmen zwischen 1985 und 1988. Seit 1990 gingen die Unfallraten dann wieder kontinuierlich zurück bis zum Jahre 1996. Danach ist die Entwicklung je nach Straßenklasse unterschiedlich.

Bezogen auf 1980 haben sich die Raten der Personenschadensunfälle auf den Autobahnen und Bundesstraßen mehr als halbiert.

	2005/95	2005/90	2005/80
BAB	- 22,7 %	- 42,1 %	- 51,8 %
B	- 10,0 %	- 32,4 %	- 52,2 %
L	- 8,1 %	- 30,6 %	- 45,6 %
K	- 10,3 %	- 28,5 %	- 46,3 %



3.4 Unfallursachen

Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden waren 2005 (Zahlen des Vorjahres in Klammern):

- Fehler der Fahrer von Kraftfahrzeugen: Sie verursachten innerorts 78,4 % (78,9 %), außerorts 92,5 % (92,9 %) aller Personenschadensunfälle:

Fahrer von	Innerorts [%]		Außerorts [%]	
	2005	2004	2005	2004
Pkw	64,2	65,1	72,3	73,2
Krädern	7,1	7,1	9,7	10,0
Lkw	5,5	5,3	8,8	8,4
anderen Kfz	1,6	1,4	1,7	1,3

- Radfahrer verursachten innerorts 15,7 % (15,1 %), außerorts 6,0 % (5,5 %),
- Fußgänger innerorts 5,1 % (5,1 %), außerorts 0,7 % (0,7 %) der Personenschadensunfälle,
- Schlechte Straßenverhältnisse haben innerorts 3,9 % (2,9 %) und außerorts 12,0 % (10,8 %) der Personenschadensunfälle mitverursacht,
- Andere Unfallursachen (Hindernisse auf der Fahrbahn, technische Mängel am Kfz, Witterungseinflüsse ...) waren von untergeordneter Bedeutung.

Fehlverhalten der Fahrer

Die Verteilung der fahrerbedingten Ursachen bei Personenschadensunfällen war auch 2005 - nach Ortslagen getrennt - unterschiedlich (Vorjahreszahlen in Klammern):

Innerorts überwogen

- Mißachten der Vorfahrt: 22,4 % (23,2 %),
- Abbiegen, Wenden, Einbiegen: 21,3 % (21,4 %),
- nicht angepasste Geschwindigkeit: 15,9 % (15,7 %),
- zu geringer Abstand: 13,9 % (13,4 %),
- Alkohol: 6,6 % (7,0 %),
- falsche Straßenbenutzung: 4,4 % (4,5 %),
- Überholen: 3,0 % (3,0 %).

Außerorts überwogen

- Geschwindigkeit: 41,9 % (41,6 %),
- Mißachten der Vorfahrt: 14,0 % (14,4 %),
- zu geringer Abstand 14,4 % (13,2 %),
- Überholen: 7,8 % (8,6 %),
- Alkohol: 7,7 % (7,6 %),
- Ab-, Einbiegen, Wenden: 7,2 % (7,2 %).

Durch Alkoholeinfluß und nichtangepasste Geschwindigkeit wurden 2005 von Kfz - Fahrern verursacht:

- 13 671 oder 31,6 % der Leichtverletzten, (6,3 % Alkohol, 25,3 % Geschwindigkeit),
- 5 844 oder 48,0 % der Schwerverletzten, (10,5 % Alkohol, 37,5 % Geschwindigkeit),
- 407 oder 64,3 % der Getöteten, (11,5 % Alkohol, 52,8 % Geschwindigkeit).

Trotz der weiteren Abnahme der Alkoholunfälle um 3,2 % von 2 926 auf 2 831 bleibt „Alkohol am Steuer“ neben zu hoher Geschwindigkeit weiter eine der Hauptursachen für Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten.

Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge waren 2005 Hauptverursacher (Vorjahreszahlen in Klammern):

	innerorts (%)	außerorts (%)
Pkw-Fahrer	45,5 (47,4)	65,6 (64,5)
Krad-Fahrer	9,0 (8,9)	15,5 (16,7)
Lkw-Fahrer	12,2 (12,6)	6,7 (7,4)
Busfahrer	0,6 (1,5)	0,7 (0,0)
Radfahrer	14,1 (13,3)	5,1 (5,4)
Fußgänger	16,7 (14,1)	3,5 (3,8)

Auf den Autobahnen waren Pkw-Fahrer bei 65,5% (61,1%), Lkw-Fahrer bei 24,1% (25,9%) und Kradfahrer bei 6,9 % (7,2 %) der Getöteten die Hauptschuldigen.

Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme

Die Anzahl **Verunglückter** ist 2005 gegenüber dem Vorjahr um 1,1 % gesunken. Ursache hierfür waren die deutlichen Rückgänge bei den Pkw-Insassen und den Fahrern motorisierter Zweiräder. Bei den Lkw-Insassen, den Radfahrern und den „sonstigen“ Verkehrsteilnehmern ist die Anzahl der Verunglückten gestiegen.

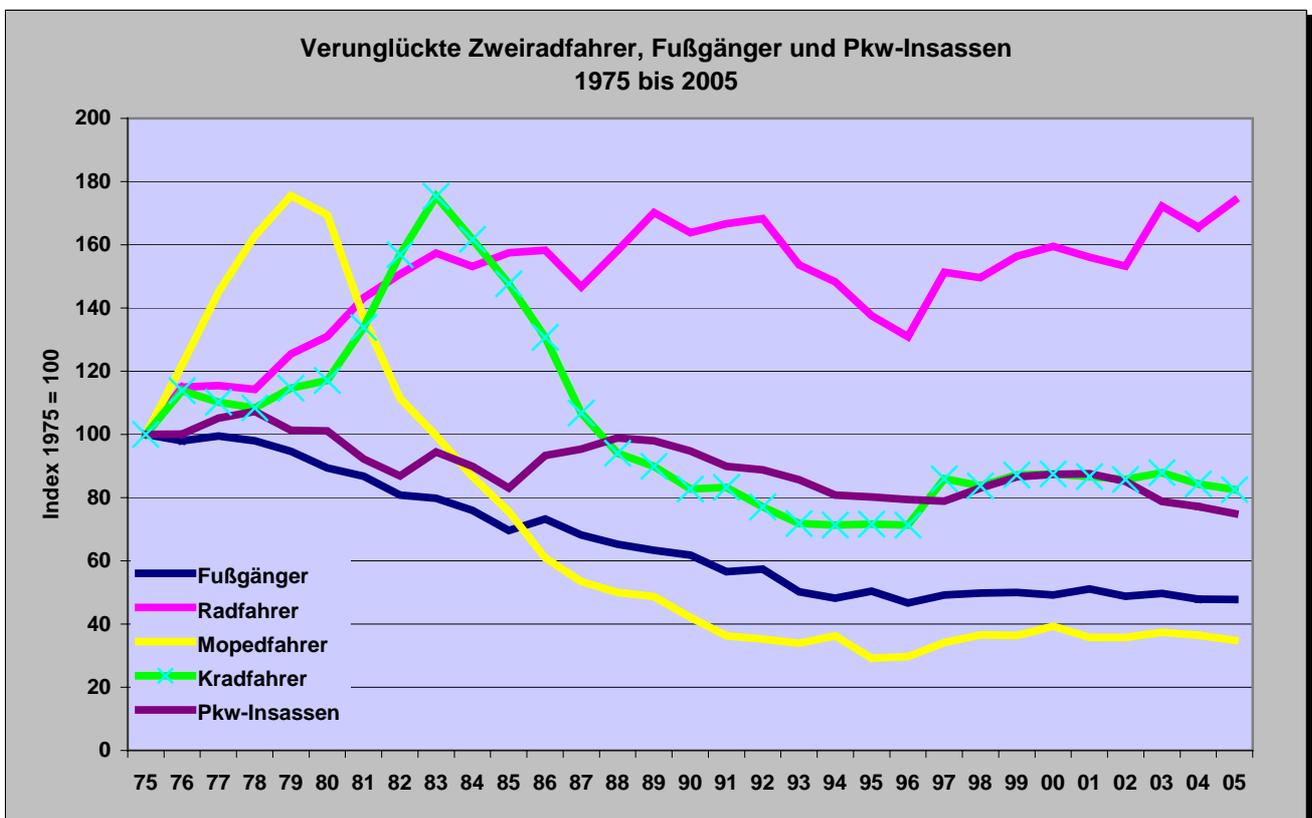
Die Anzahl der **Getöteten** ist insgesamt – wie in den Vorjahren – wieder deutlich zurückgegangen (- 9,2 %). Leichte Zuwächse gab es nur bei den Radfahrern und Fußgängern.

Die Zahl der **Verletzten** (Schwer- und Leichtverletzte) ging insgesamt um 1 % zurück. Bei den Lkw-Insassen, den Radfahrern und „sonstigen“ Verkehrsteilnehmern gab es jedoch Zuwächse.

	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	05/04	Anteil	Anzahl	05/04	Anteil	Anzahl	05/04	Anteil
Pkw-Insassen	31831	-2,9%	59,6%	333	-9,0%	52,6%	32164	-3,0%	59,5%
Lkw-Insassen	1407	7,2%	2,6%	20	-25,9%	3,2%	1427	6,5%	2,6%
Motorradfahrer	5216	-1,8%	9,8%	114	-16,8%	18,0%	5330	-2,2%	9,9%
Mofa-/Mopedfahrer	1580	-4,2%	3,0%	6	-40,0%	0,9%	1586	-4,4%	2,9%
Radfahrer	8435	5,1%	15,8%	62	3,3%	9,8%	8497	5,1%	15,7%
Fußgänger	3771	-0,3%	7,1%	89	2,3%	14,1%	3860	-0,2%	7,1%
Sonstige	1176	5,1%	2,2%	9	-10,0%	1,4%	1185	5,0%	2,2%
Insgesamt	53416	-1,0%	100,0%	633	-9,2%	100,0%	54049	-1,1%	100,0%

Langfristige Entwicklung

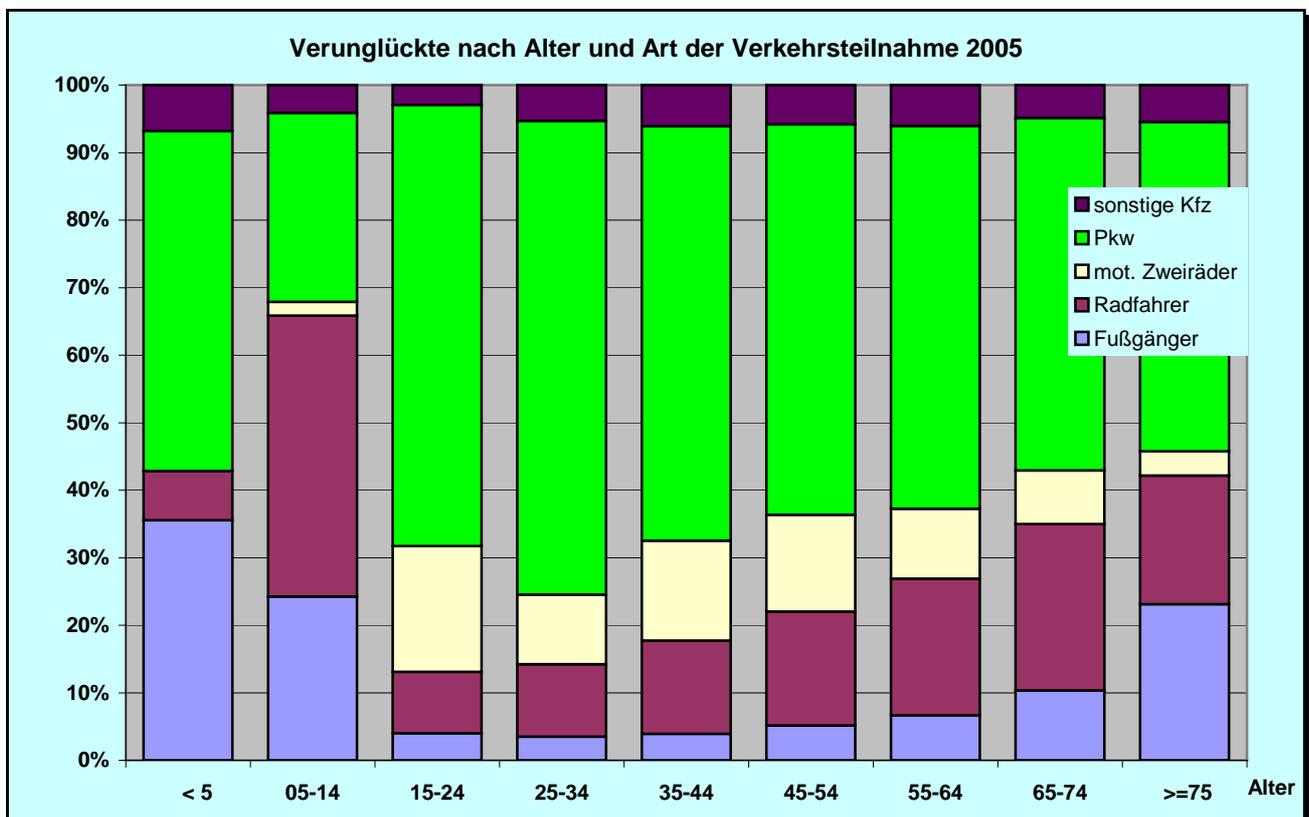
- Die Anzahl verunglückter **Pkw - Insassen** war trotz der leichten Zuwächse der vergangenen Jahre (1998 bis 2001) und des zwischenzeitlichen Anstiegs Ende der 80er Jahre insgesamt seit 1975 mit - 25,1 % auf 32 164 rückläufig und lag 2005 um 30,1 % unter dem Höchststand des Jahres 1978 von mehr als 46 000. Die 32 164 verunglückten Pkw - Insassen des Jahres 2005 bedeuten wiederum einen **neuen Tiefstand**.
- Die Zahl der verunglückten **Motorradfahrer** stieg zwischen 1975 und 1983 von 6 462 auf 11 330 und ging dann bis 1996 trotz weiter gestiegener Bestandszahlen kontinuierlich zurück. Von 1996 nach 1997 gab es einen deutlichen Anstieg, in den Folgejahren waren die Veränderungen nur gering. 5 330 verunglückte Kradfahrer im Jahr 2005 bedeuten - bezogen auf den Höchststand von 1983 - einen Rückgang von 53 %. Gegenüber dem Tiefstand 1996 von 4 610 liegt die Zahl jedoch um 720 oder 15,6 % höher.
- Die Anzahl verunglückter **Mofa- und Mopedfahrer** stieg zwischen 1975 und 1979 an (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. 2005 wurden 1 586 verunglückte Mofa-/Mopedfahrer registriert. Das waren 65 % weniger als 1975 und 80 % weniger als 1979. Gegenüber 1995 ist dies aber wieder ein Anstieg von 19,2 %.
- Bei den verunglückten **Fußgängern** ist zwischen 1975 und 1994 ein stetiger Rückgang zu beobachten. Danach verlief die Entwicklung uneinheitlich. 1975 verunglückten fast 8 100 Fußgänger, 2005 waren es mit 3 860 52,2 % weniger, gegenüber dem Tiefstand von 1996 jedoch 2,3 % mehr.
- Bei den **Radfahrern** gab es - im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsteilnehmern - zwischen 1975 und 1992 fast immer Zuwächse der Verunglückten. Die Anzahl verunglückter Radfahrer stieg in diesem Zeitraum um 68,3% auf 8 216. Bis 1996 ging sie dann zurück und zwar um 22,2 % auf 6 393. In den Jahren danach bis 2002 lag die Anzahl verunglückter Radfahrer zwischen 7 300 und rd. 7 800. Mit 8 497 war 2005 ein **neuer Höchststand** zu verzeichnen.



Verunglückte nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung

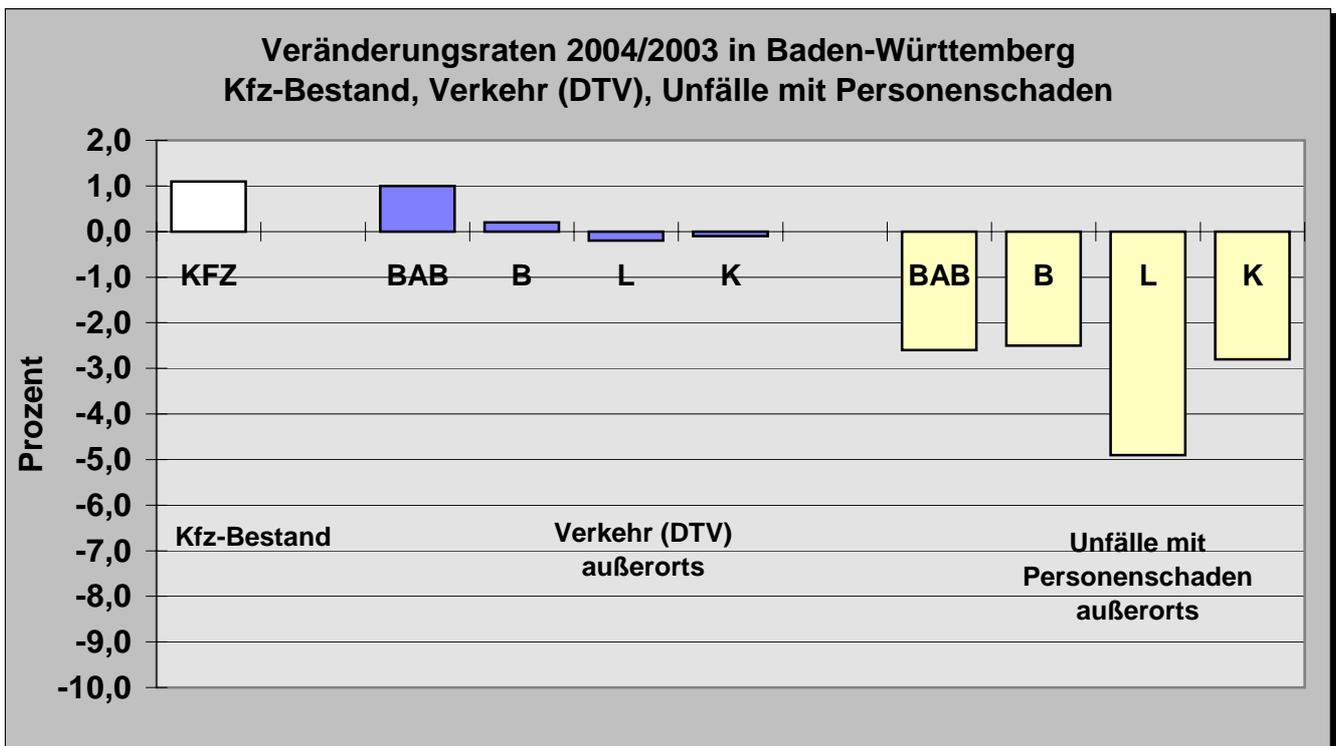
Von den in Baden-Württemberg im Jahr 2005 verunglückten 54 049 Verkehrsteilnehmern waren 8,7 % unter 15 Jahre alt, 61,8 % lagen in der Altersklasse 15 bis 44 Jahre, 29,5 % der Verunglückten war 45 Jahre und älter. Je nach Alter war die Art der Verkehrsteilnahme sehr unterschiedlich:

- Kinder im Alter bis zu 5 Jahren verunglückten überwiegend als Kfz-Mitfahrer (57%) oder als Fußgänger (36 %).
- Bei den 5- bis 14-Jährigen überwog mit 42 % die Beteiligung als Radfahrer.
- Die in den danach folgenden Altersklassen Verunglückten waren überwiegend Fahrer
- oder Mitfahrer von Pkw, dies gilt mit 76 % insbesondere für die Altersgruppe 19 bis 24. Zwischen 15 und 18 war der Anteil der Personen, die mit motorisierten Zweirädern verunglückten, besonders hoch (44 %). Zwischen 19 und 54 lag er dann je nach Altersgruppe bei 10 % bis 14 %.
- Ab dem 55. Lebensjahr steigt wieder der Anteil der Fußgänger und Radfahrer an den Verunglückten, in der Altersklasse 75 und älter war er dann mit zusammen 42 % fast so hoch wie der Anteil der Pkw-Fahrer oder -Mitfahrer (49 %).



Anhang: Tabellen und Grafiken zum Jahresvergleich 2004/2003

	Durchschnittlicher täglicher Verkehr		Jahresfahrleistung		Unfälle mit Personenschaden		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden	
	Kfz/24h	04/03	Mrd.Kfzkm	04/03	Anzahl	04/03	je Mrd.Kfzkm	04/03
Autobahnen	858830	1,0 %	22,285	- 3,3 %	2 242	- 2,6 %	101	0,6 %
Bundesstraßen	12910	0,2 %	16,840	0,4 %	4 504	- 2,5 %	267	- 2,7 %
Landesstraßen	4770	- 0,2 %	13,200	0,0 %	4 755	- 4,9 %	360	- 5,0 %
Kreisstraßen	2305	- 0,1 %	7,973	0,4 %	2 819	- 2,8 %	354	- 3,1 %



Pkw-Bestand nach Hubraumklassen		
Hubraumklasse	Anteil	2004/2003
weniger als 1400 ccm	26,2 %	+ 0,7 %
1400 bis < 2000 ccm	55,1 %	+ 0,9 %
2000 ccm und mehr	18,7 %	+ 2,1 %

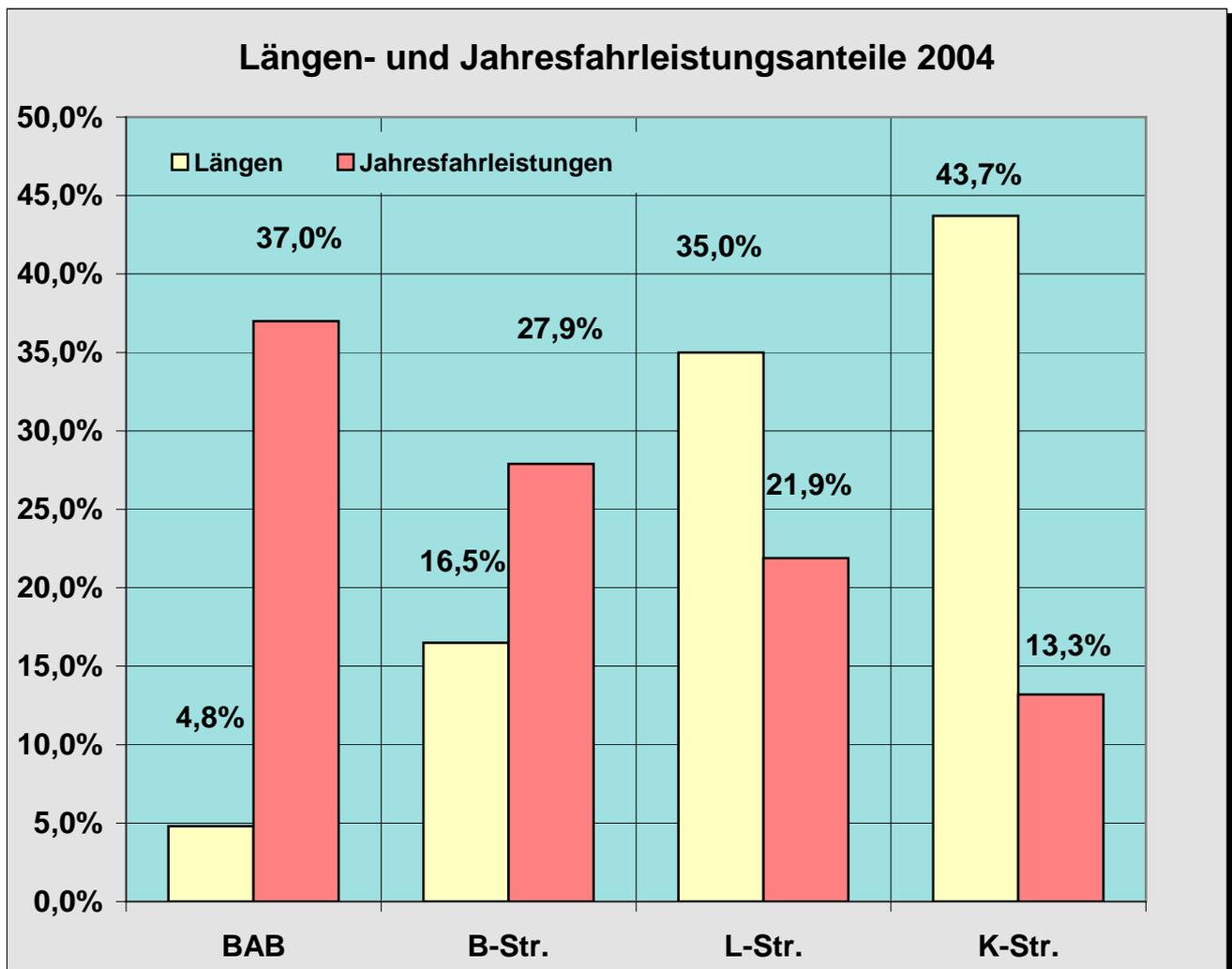
Kraftfahrzeugbestände am 31.12.2004 und Veränderungen zu 2003				
	K F Z	P K W¹⁾	L K W	K R A D
Baden-Württemberg				
Bestand 2004	7 463 426	6 150 096	298 483	567 299
Veränderung 2004/2003	+ 1,1 %	+ 1,1 %	- 0,4 %	+ 2,2 %
Bundesgebiet				
Bestand 2004	54 519 653	45 375 526	2 572 142	3 827 899
Veränderung 2004/2003	+ 0,8 %	+ 0,8 %	- 0,5 %	+ 2,2 %

	D T V [Kfz/24h]	Veränderungen 2004/2003	
BAB	58 830	+ 600	1,0 %
B	12 910	+ 21	0,2 %
L	4 770	- 9	- 0,2 %
K	2 305	- 2	- 0,1 %

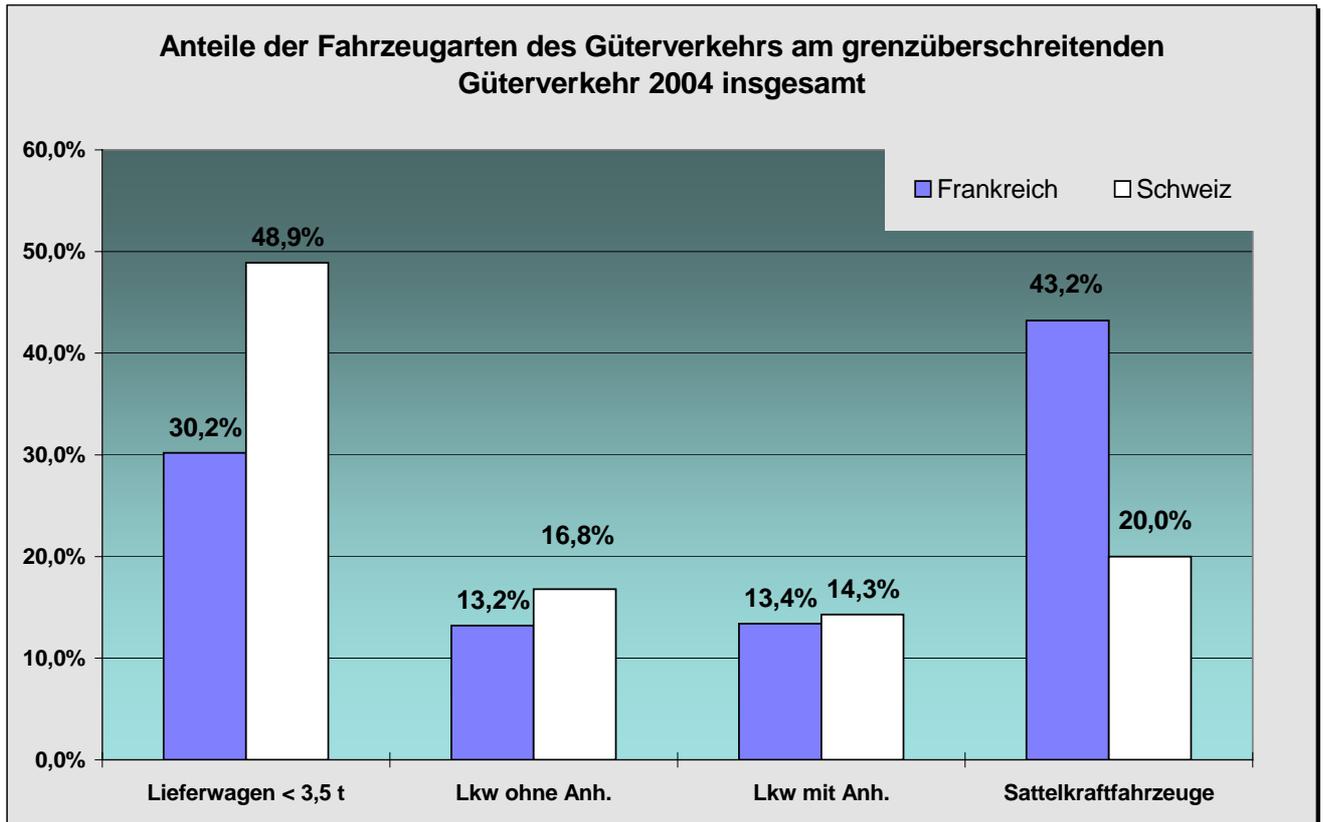
	DTV-SV [Kfz/24h]	2004/2003	Anteil
BAB	9 076	4,6 %	15,4 %
B	939	0,8 %	7,3 %
L	250	- 2,0 %	5,2 %

Verkehrsentwicklung (DTV-Kfz) 2004/2003			
Land	BAB	B	L
Baden-Württemberg	+1,0 %	+0,2 %	- 0,2 %
Bayern	+0,8 %	+1,2 %	+0,8 %
Niedersachsen	+0,1 %	+0,3 %	
Nordrhein-Westfalen	+0,7 %	+0,5 %	+0,0 %
Rheinland-Pfalz	+0,5 %	+0,4 %	- 0,3 %
Sachsen	+3,4 %	+0,8 %	+0,6 %

Netzlängen und Jahresfahrleistungen (außerorts) in Baden-Württemberg 2004				
	Netzlänge [km]	Veränderung ^{*)} 2004/2003	Fahrleistung [Mrd.Kfzkm]	Veränderung 2004/2003
Autobahnen	1 035	- 4,5 %	22,285	- 3,3 %
Bundesstraßen	3 564	- 0,1 %	16,840	0,4 %
Landesstraßen	7 561	- 0,1 %	13,200	0,0 %
Kreisstraßen	9 451	0,2 %	7,973	0,4 %
BAB+B+L+K	21 611	- 0,2 %	60,299	- 1,1 %



DTV-Werte (Kfz/24h) im grenzüberschreitenden Kfz-Verkehr 2004 mit Frankreich und der Schweiz									
	Kfz	Pkw	Krad	Pkw mit Anh.	Bus	Lkw ≤3,5t	Lkw >3,5t	Lkw mit Anh.	Sattel-Kfz
Frankreich	141 816	121 028	1 856	1 044	522	5 240	2 295	2 328	7 499
2004/2003	+ 6,3 %	+ 5,6 %	- 6,7 %	+ 18,5 %	+ 3,4 %	+ 8,0 %	+ 9,2 %	+ 6,6 %	+ 17,7 %
Schweiz	225 687	204 736	4 282	771	819	7 380	2 532	2 155	3 012
2004/2003	- 0,3 %	- 0,1 %	-14,9 %	- 5,7 %	+ 3,9 %	- 1,6 %	+ 1,3 %	+ 17,8 %	- 0,6 %



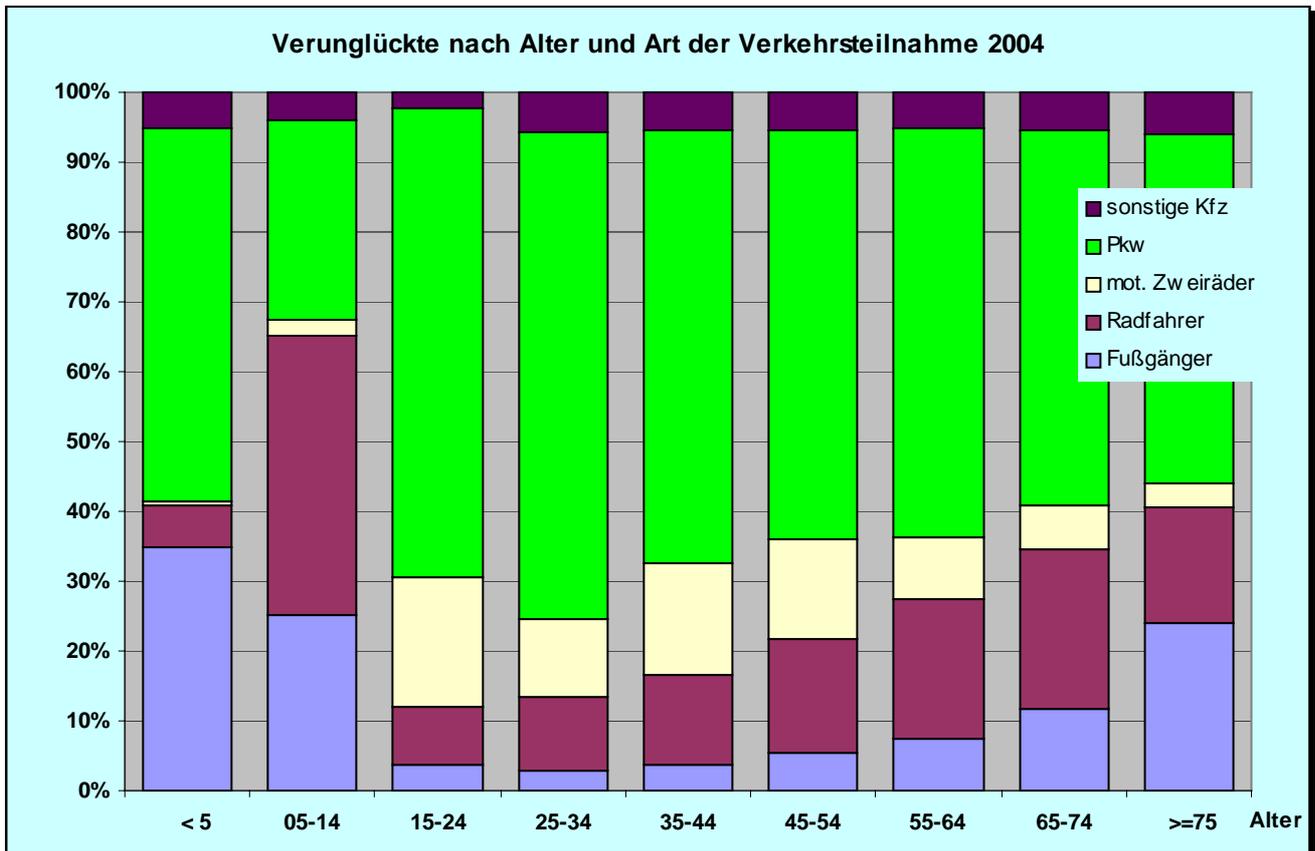
Unfälle und Verunglückte 2004 in Baden-Württemberg und Veränderungen 2004/2003								
	Unfälle mit Personenschaden		Dabei Leichtverletzte		Schwerverletzte		Getötete	
Alle Straßen	40 425	- 2,7 %	43436	-2,4 %	10 542	- 2,1 %	697	-10,1 %
davon								
innerorts	24 477	- 2,1 %	25 478	- 2,1 %	4 863	- 0,9 %	141	- 14,5 %
außerorts	15 948	- 3,7 %	17 958	- 2,7 %	5 679	- 3,0 %	556	- 8,9 %
darunter								
Autobahnen	2 242	- 2,6 %	3 014	- 0,9 %	550	- 5,0 %	60	- 23,1 %
übrige Straßen	13 706	- 3,9 %	14 944	- 3,1 %	5 129	- 2,8 %	496	- 6,8 %
darunter								
Bundesstraßen	4 504	- 2,5 %	5 484	- 2,2 %	1 536	- 3,9 %	195	3,7 %
Landesstraßen	4 755	- 4,9 %	5 133	- 5,5 %	1 871	- 1,1 %	179	6,5 %
Kreisstraßen	2 819	- 2,8 %	2 844	1,8 %	1 124	- 1,3 %	95	- 24,0 %
Gemeindestraßen	1 628	- 6,7 %	1 483	- 6,7 %	598	- 7,7 %	27	- 47,1 %

	2004	1970	2004/70
Getötete	697	2 798	- 75,1%
Schwerverletzte	10 542	22 822	- 53,8%
Leichtverletzte	43 436	51 790	- 16,1%

Unfallraten (Unfälle je Mrd.Kfzkm) 2004 außerorts und Veränderungen zu 2003								
	Autobahnen		Bundesstraßen		Landesstraßen		Kreisstraßen	
Unfälle mit Personenschaden	101	+ 0,6 %	267	- 2,7 %	360	- 5,0 %	354	- 3,1 %
Verletzte	160	+ 1,8 %	417	- 2,9 %	531	- 4,4 %	498	+ 0,5 %
Getötete	3	- 20,5 %	12	+ 3,3 %	14	+ 6,6 %	12	- 24,3 %

Raten der Unfälle mit Personenschaden			
	2004/95	2004/90	2004/80
BAB	- 23,2 %	- 42,5 %	- 52,1 %
B	- 6,5 %	- 29,8 %	- 50,4 %
L	- 8,1 %	- 30,6 %	- 45,6 %
K	- 5,0 %	- 24,3 %	- 43,2 %

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung in Baden-Württemberg 2004									
	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	04/03	Anteil	Anzahl	04/03	Anteil	Anzahl	04/03	Anteil
Pkw-Insassen	32779	-1,8%	60,7%	366	-17,0%	52,5%	33145	-2,0%	60,6%
Lkw-Insassen	1313	-7,7%	2,4%	27	12,5%	3,9%	1340	-7,4%	2,5%
Motorradfahrer	5314	-4,4%	9,8%	137	18,1%	19,7%	5451	-4,0%	10,0%
Mofa-/Mopedfahrer	1649	-2,1%	3,1%	10	-28,6%	1,4%	1659	-2,4%	3,0%
Radfahrer	8022	-3,7%	14,9%	60	-22,1%	8,6%	8082	-3,9%	14,8%
Fußgänger	3782	-3,6%	7,0%	87	-3,3%	12,5%	3869	-3,6%	7,1%
Sonstige	1119	17,4%	2,1%	10	-23,1%	1,4%	1129	16,9%	2,1%
Insgesamt	53978	-2,3%	100,0%	697	-10,1%	100,0%	54675	-2,4%	100,0%



Quellen

Bundesamt für Straßen (ASTRA), Bern; Informationen zur Verkehrsentwicklung 2005/2004. Internet: www.verkehrsdaten.ch

Krafftahrt - Bundesamt, Flensburg, Statistische Mitteilungen, Reihe 2

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, Dauerzählstellen Außerortsstraßen Ergebnisse 2005. Internet: <http://www.mbv.nrw.de>

Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg, Abt. Straßenwesen, Stuttgart, Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg, Ergebnisse Jahr 2005 (Hrsg. Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg, Stuttgart). Internet: <http://www.sbv.baden-wuerttemberg.de/lfs/vkz/naviaus.html>

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Hannover, Straßenverkehr in Niedersachsen, Ergebnisse automatischer Dauerzählungen an den Bundesfernstraßen, Jahr 2005

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, München, Verkehrs- und Unfallgeschehen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs in Bayern, Jahresbericht 2005

Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Dresden, Automatische Straßenverkehrszählungen in Sachsen, Januar - Dezember 2005

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, Mitteilungen für die Presse

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, Verkehr, Fachserie 8, Reihe 7, Verkehrsunfälle

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, Die Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 2005

Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz, Koblenz, Analyse der Verkehrsentwicklung in Rheinland-Pfalz, Bericht 2005

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.

IMPRESSUM

Herausgeber:

Innenministerium Baden-Württemberg

Abt. Straßenwesen

Dorotheenstraße 6

70173 Stuttgart

Bearbeitung:

Büro für angewandte Statistik

Prämienstraße 19

52076 Aachen

August 2006