



Straßenverkehr in Baden-Württemberg

 Jahresvergleich 2017/2016



Baden-Württemberg



KOMMEN SIE GUT UND SICHER NACH HAUSE!

Dieser Leitgedanke ist für uns selbstverständlich. Wir arbeiten weiter daran, Ihren Weg nach Hause noch sicherer zu gestalten. Mit intelligenter Verkehrstechnik und einer effizienten Nutzung der vorhandenen Straßeninfrastruktur wird der Verkehrsfluss verbessert. Dadurch werden Stau und Stress als Gefährdungspotenziale für Unfälle vermieden. Eine nachhaltige Verkehrspolitik steht dabei vor der Herausforderung, unter Beachtung der Umwelt- und Klimaschutzziele Mobilität zu ermöglichen. Zugleich ist auf einen wirtschaftlichen Umgang mit Haushaltsmitteln zu achten. Die minimale Zunahme des Verkehrsaufkommens um weniger als 1,0% gegenüber dem Vorjahr ist dazu förderlich, zeigt aber gleichzeitig, dass es weiterer Anstrengungen bedarf. Diese werde ich gemeinsam mit meinen MitarbeiterInnen angehen.

Mit dem prämierten „Verkehrssicherheitsscreening“ (Bestes Infrastrukturprojekt beim eGovernment-Wettbewerb 2018) wird eine Software im Land eingesetzt, um Unfallschwerpunkte schneller zu erkennen und diese durch gezielte Maßnahmen

beseitigen zu können. Die Ziele des Projektes „Vision Zero“, einem Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte, wurden im Land in den letzten Jahren konsequent fortgesetzt. Erfreulich ist die rückläufige Zahl der verletzten Personen. Allerdings sind leider wieder mehr Menschen im Straßenverkehr getötet worden – eine Zunahme um 13,1% gegenüber dem Vorjahr. Ursächlich war hierfür in rund 40% der Unfälle eine nicht der Situation angepasste Geschwindigkeit.

Durch eine defensive und umsichtige Fahrweise tragen Sie dazu bei, die Ziele des Projektes „Vision Zero“ schneller zu verwirklichen. Mit einer Veränderung unserer Fahrkultur können wir große Wirkungen erreichen.

Ihr

Winfried Hermann MdL
Minister für Verkehr Baden-Württemberg





WANDEL ERKENNEN UND GESTALTEN, AUCH IM STRASSENVERKEHR.

Mobilität und Verkehr sind im Laufe des 20. Jahrhunderts zu zentralen Aspekten unseres modernen Lebens geworden. Leistungsfähige Straßen steigern unsere Lebensqualität, denn sie haben positive Auswirkungen auf die individuelle Mobilität und eine funktionierende Wirtschaft. Gleichzeitig unterliegt der Straßenverkehr einem ständigen Wandel.

Einen Blick auf diesen Wandel bieten Statistiken. In der Broschüre „Jahresvergleich 2017/16“ stellt die Landesstelle für Straßentechnik im Regierungspräsidium Tübingen landesweit die Veränderungen im Bereich des Straßenverkehrs dar. Die Broschüre sorgt für Transparenz und bietet einen breiten Überblick über die Entwicklungen des Verkehrs und das Unfallgeschehen in Baden-Württemberg. In gewohnter Form stellt diese jährlich erscheinende Publikation wesentliche Kennzahlen mittels Grafiken und Tabellen zum Verkehrs- und Unfallgeschehen zur Verfügung. Wichtige Kerngrößen des Verkehrs sind dabei Verkehrsmengen, Netzlängen und Fahrleistungen, deren Entwicklung sich in den vergangenen zehn Jahren stark verändert hat. Diese Zahlen spiegeln auch die Entwicklung unserer Gesellschaft wider, beispielsweise die aktuellen Diesel-Abgasdiskussionen in den Zahlen zu „PKW-Bestand nach Antriebsarten“. Die Zahlen deuten auf einen Trendwechsel bei der Wahl der Antriebsart beim individuellen Fahrzeugkauf hin.

Gegenstand der, ebenfalls in der Broschüre enthaltenen, Unfalluntersuchungen sind grundsätzlich alle Unfälle mit polizeilicher Unfallaufnahme. Die Auswertungen belegen, dass die

meisten Verkehrsunfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen sind. Fehler beim Abbiegen, Wenden und Missachten der Vorfahrt waren innerorts die häufigsten Unfallursachen. Außerorts hingegen werden Unfälle besonders durch das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit verursacht. Hier kann – neben verkehrlicher Sicherheitsmaßnahmen – jeder Verkehrsteilnehmer einen eigenen Beitrag leisten, damit die Unfallzahlen geringer ausfallen. Unser gemeinsames Ziel muss es sein, die Zahl der Toten und Verletzten auf den Straßen in Baden-Württemberg weiter zu senken!

Die Landesstelle für Straßentechnik leistet auf vielfältige Art und Weise einen wichtigen Beitrag zur Mobilität und Sicherheit auf unseren Straßen. 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 räumlichen Darstellung. Über das Internet sowie 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 2017/2016	18
3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2017	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 2017 gegenüber dem Vorjahr leicht angestiegen. Der Kfz-Bestand hat ebenfalls weiterhin zugenommen. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen insgesamt (innerorts und außerorts) war dagegen leicht rückläufig. Die Anzahl der bei diesen Unfällen Getöteten ist gestiegen.

Die mittlere Verkehrsbelastung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, DTV) erhöhte sich auf den Außerortstraßen im Durchschnitt um weniger als 1%. Zwischen den Straßengruppen gab es mit +0,4% auf den Autobahnen und jeweils +0,1% auf den Bundes- und Landesstraßen bzw. +0,2% auf den Kreisstraßen keine nennenswerten Unterschiede.

Die Jahresfahrleistung lag auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Verkehrs insgesamt mit 67,093 Mrd. Kfzkm um 0,5% niedriger als im Vorjahr.

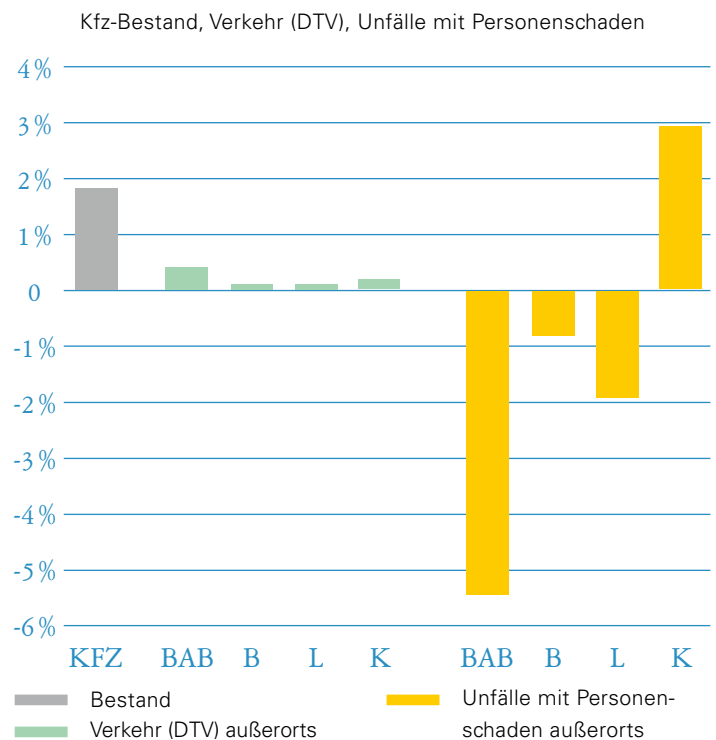
Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden verringerte sich auf allen Straßen insgesamt gegenüber 2016 auf 36.724 (-0,6%). Die Anzahl der Verletzten ging bei diesen Unfällen ebenfalls zurück auf 47.300 (-1,7%). Bei Straßenverkehrsunfällen wurden 458 Personen getötet, das sind gegenüber dem Vorjahr 53 Personen mehr (+13,1%), davon außerorts 344 (+16,6%),

innerorts 114 (+3,6%). Auf den Autobahnen des Landes wurden 2.377 Personenschadensunfälle registriert (-5,4%), bei Verkehrsunfällen wurden dort 40 Personen getötet, 9 mehr als im Vorjahr.

Die Unfallrate der Personenschadensunfälle sank auf den betrachteten Außerortsstraßen insgesamt von 186 (2016) auf 184 Unfälle je Mrd. Kfzkm in 2017.

Der Kfz-Bestand (ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge) erhöhte sich um 1,8% auf 7,974 Mio. Fahrzeuge zum 31.12.2017.

VERÄNDERUNGSRATEN 2017/2016 IN BADEN-WÜRTTEMBERG



VERÄNDERUNGSRATEN 2017/2016 IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Außerorts	Durchschnittlicher täglicher Verkehr		Jahresfahrleistung		Unfälle mit Personenschaden		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden	
	Kfz/24h	17/16	Mrd. Kfzkm	2017/16	Anzahl	2017/16	je Mrd. Kfzkm	17/16
Autobahnen	64.220	+0,4%	24,706	+0,1%	2.377	-5,4%	96	-5,5%
Bundesstraßen	15.013	+0,1%	18,408	-3,0%	3.670	-0,8%	199	+2,3%
Landesstraßen	5.330	+0,1%	14,925	+1,2%	3.957	-1,9%	265	-3,0%
Kreisstraßen	2.690	+0,2%	9,054	+0,0%	2.367	+2,9%	261	+2,8%

2 VERKEHR

2.1 KFZ-BESTAND

Der Kfz-Bestand (Kfz mit amtlichem Kennzeichen) hat in Baden-Württemberg 2017 weiter zugenommen. Am Jahresende waren 7,974 Mio. Kraftfahrzeuge registriert, das bedeutet gegenüber dem 31.12.2016 einen Anstieg um 1,8%. Damit lag der Zuwachs etwas niedriger als im Vorjahr (2016/2015: +2,1%). Der Anteil der in Baden-Württemberg zugelassenen Kfz am bundesweiten Kfz-Bestand betrug am Jahresende 2017 14,1%. Mit einer Zunahme von 1,6% fiel die Kfz-Bestandsentwicklung im Bundesgebiet niedriger aus als in Baden-Württemberg.

Der Pkw-Bestand in Baden-Württemberg am 31.12.2017 betrug 6.521.643 Fahrzeuge, das waren 81,8% des Kfz-Bestandes in Baden-Württemberg und 14,0% des Pkw-Bestandes im Bundesgebiet.

Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Pkw betrug in Baden-Württemberg 33,2% (Vorjahr 33,1%), im Bundesgebiet 34,1% (Vorjahr 33,9%).

Wie im Vorjahr waren 5,4% des baden-württembergischen Pkw-Bestandes Cabrios, auch bundesweit hat sich dieser Anteil mit 4,6% gegenüber 2016 nicht geändert.

11,6% des Pkw-Bestandes in Baden-Württemberg waren Allrad-Pkw (Vorjahr 10,6%), im Bundesgebiet waren es 10,2% (Vorjahr 9,4%). In Baden-Württemberg ist der Bestand an Allrad-Pkw gegenüber 2016 um 10,4%, im Bundesgebiet um 9,6% gestiegen.

Mit 50,0% bzw. 49,5% unterschieden sich die Anteile der Pkw in der mittleren Hubraumklasse von 1.400 ccm bis 2.000 ccm zwischen Baden-Württemberg und dem Bundesgebiet nur geringfügig. In der kleinen Hubraumklasse unter 1.400 ccm lag der Anteil bundesweit mit 35,6% höher als in Baden-Württemberg mit 32,8%. Umgekehrt waren die Verhältnisse dementsprechend bei den hubraumstärkeren

Pkw mit 2.000 ccm und mehr. Ihr Anteil war im Bundesgebiet mit 14,9% niedriger als in Baden-Württemberg, wo 17,2% der am Jahresende 2017 zugelassenen Pkw in die hubraumstarke Klasse fielen. Der Anteil der kleinen Hubraumklasse ist 2017 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 2016 um 0,2 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 2017	
	BW	Bundesgebiet
weniger als 1.400 ccm	32,8 %	35,6 %
1.400 bis < 2.000 ccm	50,0 %	49,5 %
2.000 ccm und mehr	17,2 %	14,9 %

Der Bestand an **Nutzfahrzeugen**¹⁾ betrug am 31.12.2017 in Baden-Württemberg 776.997 Fahrzeuge, das waren 9,7% des Kfz-Bestandes des Landes und 13,8% des Nutzfahrzeugbestandes im Bundesgebiet. Den größten Anteil an den Nutzfahrzeugen hatten in Baden-Württemberg die Lastkraftwagen (360.346, 46,4%) gefolgt von den land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (231.125, 29,7%).

Der Bestand an **Krafträdern** betrug am 31.12.2017 in Baden-Württemberg 675.708 Fahrzeuge, das waren 8,5% des Kfz-Bestandes des Landes und 15,5% des Krad-Bestandes im Bundesgebiet. Mit +1,7% lag der Zuwachs des Krad-Bestands auf demselben Niveau wie die Entwicklung beim Pkw-Bestand. Seit 1980 hatte der Bestand an Krafträdern immer stärker zugenommen als der Pkw-Bestand.

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.

2017:
fast 8 Millionen
KFZ in Baden-
Württemberg.



Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Kraft­räder betrug in den Jahren 2014 bis 2016 jeweils 13,7%. 2017 hat er sich auf 13,6% verringert. Er lag damit auch 2017 wieder etwas über dem entsprechende Anteil im Bundesgebiet von 13,3% (Vorjahr 13,4%).

Die **Kraftfahrzeugdichte** betrug in Baden-Württemberg 733 (Vorjahr 731) Kfz/1.000 EinwohnerInnen. Sie lag damit um 6,7% über dem entsprechenden Wert im Bundesgebiet von 687 (Vorjahr 684). Der Regierungsbezirk mit der höchsten Kfz-Dichte war Tübingen mit 780 (Vorjahr 778) Kfz/1.000 EinwohnerInnen gefolgt von den Regierungsbezirken Stuttgart mit 740

(Vorjahr 738), Freiburg mit 731 (Vorjahr 729) und Karlsruhe mit 693 (Vorjahr 691) Kraftfahr­zeugen auf 1.000 EinwohnerInnen.

Unter den Kreisen und kreisfreien Städten hatte der Hohenlohekreis mit 934 (Vorjahr 927) Kfz/1.000 EinwohnerInnen weiterhin die höchste Dichte. Die niedrigste Dichte wurde vom Kraft­fahrt-Bundesamt wiederum für die Stadt Heidel­berg mit 442 (Vorjahr 440) Kfz/1.000 EinwohnerInnen ausgewiesen. Weniger als 500 Kfz/1.000 Einwohner wurden ansonsten nur noch für die Stadt Freiburg im Breisgau mit 476 (Vorjahr 478) Kfz/1.000 Einwohner registriert.

KRAFTFAHRZEUGBESTÄNDE AM 31.12.2017 UND VERÄNDERUNGEN ZU 2016

	KFZ	PKW	NFZ ¹⁾	KRAD
Baden-Württemberg				
Bestand 2017	7.974.348	6.521.643	776.997	675.708
Veränderung 2017/2016	+ 1,8 %	+ 1,7 %	+ 1,6 %	+ 1,7 %
Anteil am Bundesgebiet	14,1 %	14,0 %	13,8 %	15,5 %
Bundesgebiet				
Bestand 2017	56.459.008	46.474.594	5.611.436	4.372.978
Veränderung 2017/2016	+ 1,6 %	+ 1,5 %	+ 3,0 %	+ 1,4 %

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 2017

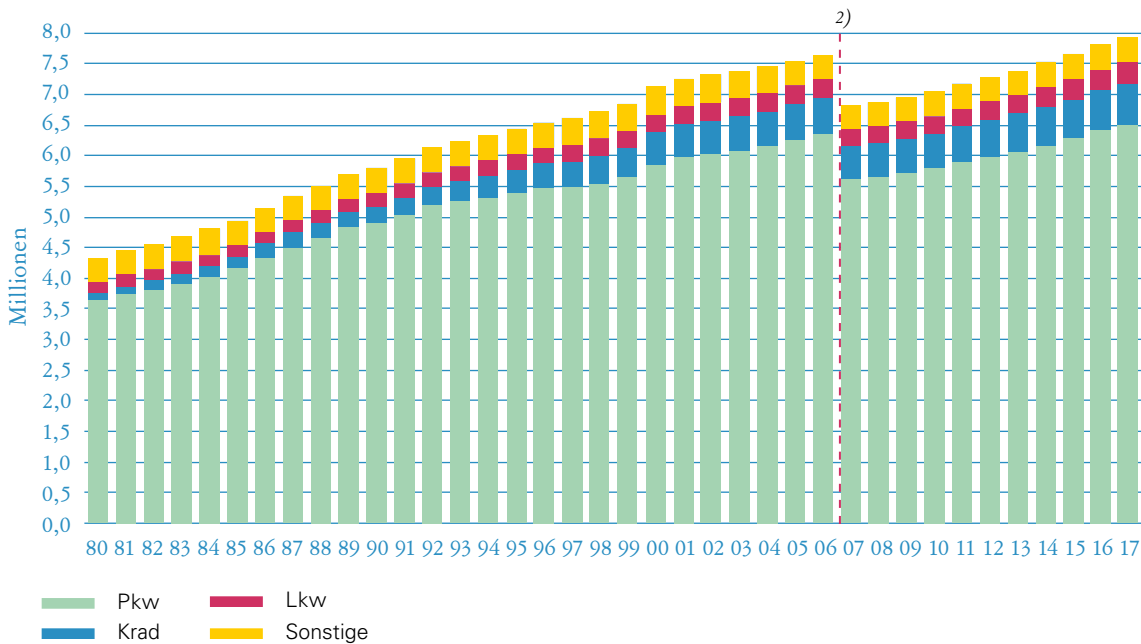
Wegen einer im März 2007 vollzogenen Umstellung der Bestandsstatistik² beziehen sich die Ausführungen in den nächsten Absätzen auf die Zeiträume 1980 bis 2006 und 2007 bis 2017.

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 17,1% angestiegen. Dabei erhöhte sich der Pkw-Bestand um 15,9%, der Bestand an Krafträdern nahm um 27,1% zu und bei den Lkw gab es einen Zuwachs von 30,4%.

KRAFTFAHRZEUGBESTÄNDE (31.12.) IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2017



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.

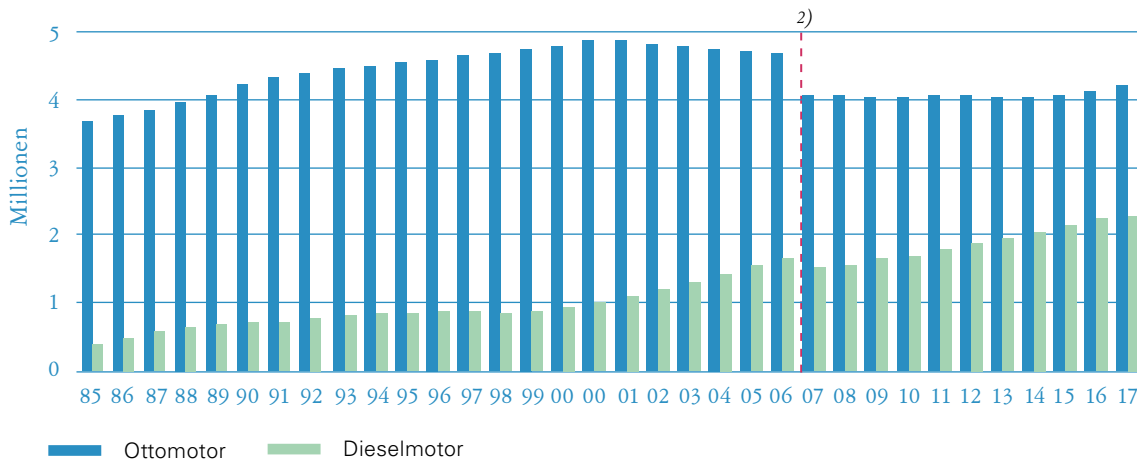
TREND- WENDE

bei der Entwicklung
des Bestands an
Diesel-PKW

Seit 2007 ist der Bestand an Pkw mit Ottomotor um 2,6% angestiegen, der Bestand an Pkw mit Dieselmotor hat dagegen um 46,2% zugenommen. Der Anteil von Diesel-Pkw an den Pkw mit Diesel- und Ottomotor insgesamt hatte 2011 mit 30,5% erstmals die 30%-Marke überschritten. Bis zum Jahresende 2016 ist dieser Anteil noch einmal gestiegen und zwar auf 35,3%. 2017 ist der Anteil erstmals seit 1998 wieder zurückgegangen und zwar auf 35,0%.

Zum 31.12.2017 hat sich der Bestand an Benzin-Pkw gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt um 2,0% erhöht. Bei den Diesel-Pkw lag der Zuwachs mit +0,7% erstmals seit 1999 unter dem Zuwachs der Benzin-Pkw. 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 2017/2016 – wie bereits im Vorjahr – bei den Benzin-Pkw über und bei den Diesel-Pkw unter der durchschnittlichen Veränderung zwischen 2011 und 2015. Die Zahlen dürften die bereits 2016 vermutete Trendwende aufgrund der aktuellen Diesel-Abgasdiskussionen bestätigen.

**BESTANDSENTWICKLUNG DER PKW MIT OTTO- UND DIESELMOTOR IN
BADEN-WÜRTTEMBERG 1985 BIS 2017 (BIS 2000 STAND 01.07, DANN 31.12.)**



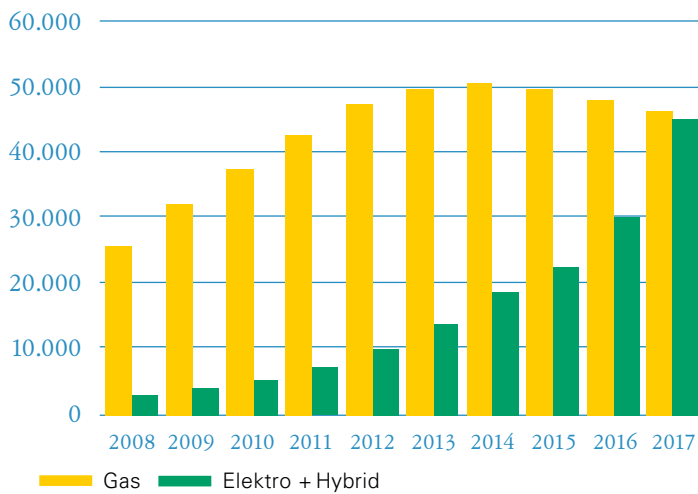
Durch Gas angetrieben wurden bis Ende 2017 46.125 Pkw. Nachdem der Bestand dieser Fahrzeuge bis 2014 – wenn auch mit jährlich abnehmender Tendenz – ständig gestiegen war, hat er sich 2015 mit -1,6% erstmals rückläufig entwickelt. Diese Entwicklung hat sich 2016 mit -3,7% und 2017 mit -3,5% fortgesetzt. Damit hat sich der Anteil der durch Gas angetriebenen Pkw am Pkw-Bestand des Landes insgesamt von 0,75% am Jahresende 2016 auf 0,71% in 2017 weiter verringert. Bundesweit lag der Anteil mit 1,07% (Vorjahr 1,15%) etwas höher.

Erhöht haben sich im Jahresvergleich die Bestände an Pkw mit Elektro- (+58,5%) und Hybridantrieb (+47,7%). Mit 10.568 Elektrofahrzeugen und 34.463 Hybridfahrzeugen beträgt der Anteil dieser beiden Antriebsarten zusammen am Pkw-Bestand insgesamt am 31.12.2017 jedoch lediglich 0,69%. (Bundesgebiet 0,63%).

Seit 2008 hat sich der Bestand an Pkw mit Gasantrieb lediglich um rd. 80% erhöht. Der Bestand an Pkw mit Elektro- und Hybrid-Antrieb hat sich im gleichen Zeitraum um nahezu das 14-fache erhöht.

Erhöhung
des Pkw-Bestands
mit **ELEKTRO- UND
HYBRIDANTRIEB** seit
2008 um das 14-fache,
Anteil am Pkw-Bestand
insgesamt jedoch
nur knapp 0,7%.

ANZAHL PKW MIT GAS-SOWIE ELEKTRO-UND HYBRID-ANTRIEB IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2008 BIS 2017



Im Vergleich der Elektro- und Hybrid-Pkw zwischen den Bundesländern untereinander liegt Baden-Württemberg bei den Pkw mit Elektroantrieb mit einem Anteil von 0,16% am Pkw-Bestand insgesamt hinter Hamburg (0,18%), Berlin (0,17%) und Bayern (0,17%) an vierter Stelle. Bei den Pkw mit Hybridantrieb liegt Baden-Württemberg mit einem Anteil von 0,53% an neunter Stelle. Dieser Anteil liegt geringfügig höher als der bundesweite Anteil der Hybrid-Pkw am Pkw-Bestand im Bundesgebiet von 0,51%.

2.2 DURCHSCHNITTLICHE TÄGLICHE VERKEHRSTÄRKEN (DTV)

Die Berechnungen zur Verkehrsentwicklung 2017/2016 basieren auf der Datenauswertung von 153 in Baden-Württemberg betriebenen automatischen Dauerkontrollstellen. Von 36 Zählgeräten auf Autobahnen, 70 auf Bundes- und 47 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 DTV-Werte der flächendeckenden Straßenverkehrs-zählung 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** 2017 auf den freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs folgende DTV-Werte und Veränderungen gegenüber 2016:

	DTV (Kfz/24 h)	Veränderungen 2017/2016	
BAB	64.220	+ 260	+ 0,4 %
B	14.430	+ 10	+ 0,1 %
L	5.330	+ 5	+ 0,1 %
K	2.690	+ 5	+ 0,2 %

Auf der A8 zwischen dem Autobahnkreuz Stuttgart und dem Dreieck Leonberg fast **155** Tsd. Kfz/Tag.

Auf den Außerortsstraßen des Landes gab es 2017 im Vergleich zum Vorjahr nur schwache Verkehrszunahmen. Diese fielen auf den Autobahnen mit +0,4% etwas höher aus als auf den Bundes- und Landesstraßen mit jeweils +0,1% (Kreisstraßen +0,2%). Insgesamt ist der Kfz-Verkehr 2017 weniger stark angestiegen als im Vorjahr.

An den Werktagen Montag bis Freitag nahm die Verkehrsentwicklung auf den Autobahnen mit +0,4% denselben Verlauf wie an allen Tagen des Jahres. Auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen war der Zuwachs werktags etwas stärker als an allen Tagen.

	Veränderungen der DTV-Werte 2017/16	
	Sonn-/Feiertage	Montag – Freitag
BAB	-0,4 %	+0,4 %
B	-0,9 %	+0,4 %
L	-2,2 %	+0,6 %
K	-2,2 %	+0,6 %

An den Sonn- und Feiertagen waren die Verkehrsentwicklungen generell rückläufig. Auf den Landes- und Kreisstraßen war der Rückgang mit -2,2% stärker ausgeprägt als auf den Bundesstraßen mit -0,9%. Auf den Autobahnen des Landes war der Rückgang mit -0,4% weniger stark ausgeprägt.

Auch der Schwerverkehr (SV, Kfz>3,5t zul. Gesamtgewicht) nahm 2017 wieder zu. Der Zuwachs gegenüber 2016 war generell stärker als beim Kfz-Verkehr.

HOCHBELASTETE STRECKENABSCHNITTE

Der am höchsten belastete Autobahnabschnitt lag 2017 wie in den Vorjahren auf der A8 westlich des Autobahnkreuzes Stuttgart mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von rd. 154.700 Kfz/24h. Es folgten die A5 nördlich des Autobahndreiecks Karlsruhe mit 145.500 Kfz/24h und die A81 südlich des AK Stuttgart mit 126.670 Kfz/24h. Für die A6 wurde bei Hockenheim die höchste Belastung mit 99.430 Kfz/24h registriert.

Hochbelastete Bundesstraßenabschnitte lagen auch 2017 wieder insbesondere auf den zweibahnig ausgebauten Strecken. Die Werte der höchst belastenden Zählstellen sind:

B 10	Stuttgart-Zuffenhausen	79.730 Kfz/24h
B 10	Stuttgart-Hedelfingen	70.940 Kfz/24h
B 27	Echterdingen	70.720 Kfz/24h
B 10	Plochingen	69.050 Kfz/24h
B 10	Ulm-Nord	59.110 Kfz/24h
B 14	Korb	57.060 Kfz/24h
B 29	Grunbach	55.340 Kfz/24h

Die stärksten Verkehrszunahmen gegenüber 2016 wurden bei den Autobahnen auf der A 861 an der Zählstelle Rheinfelden-Rheinbrücke (+ 8,6%) und auf der A 8 an der Zählstelle Aichelberg (+ 6,4%) registriert. Bei den Bundesstraßen wurde der höchste Verkehrszuwachs auf der B 3 an der Zählstelle Achern-Önsbach (+ 16,5%) und bei den Landesstraßen auf der L 75 an der Zählstelle Goldscheuer-Süd mit + 16,3% gemessen.

LANGFRISTIGE DTV-ENTWICKLUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG

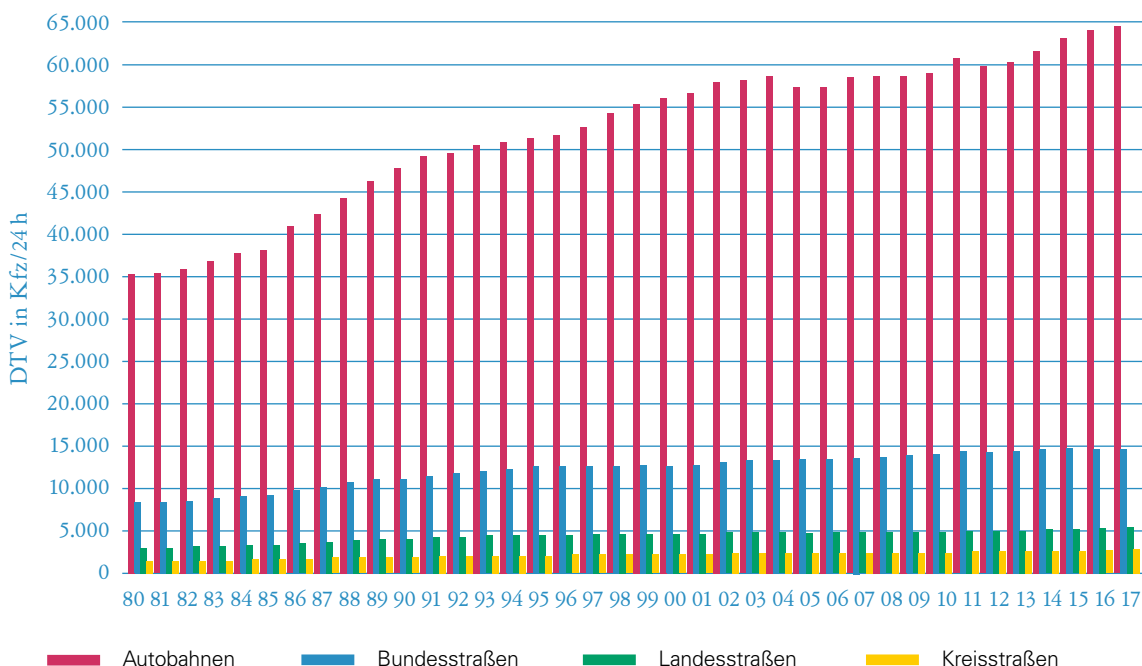
Zwischen 1980 und 2017 ist der Verkehr auf den Autobahnen um 81,7% von 35.296 auf 64.220 Kfz/24h gestiegen, auf den Bundesstraßen um 72,3% von 8.371 auf 14.430 Kfz/24h, auf den Landesstraßen um 76,8% von 3.015 auf 5.330 Kfz/24h und auf den Kreisstraßen um 84,6% von 1.457 auf 2.690 Kfz/24h.

Die Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken seit 1980 ist durch einen

flachen Anstieg bis 1985, dann durch einen steilen Anstieg bis 1991 und danach durch wiederum relativ geringe Zunahmen gekennzeichnet, die sich auf den Bundesautobahnen zwischen 1997 und 2004 wieder etwas verstärkt haben. 2005 war die Entwicklung auf den Autobahnen erstmals in den vergangenen 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 2017 fiel mit +0,4% jedoch deutlich niedriger aus als in den vier Jahren davor (zwischen + 1,0% und + 2,8%).

Der durchschnittliche jährliche Verkehrsanstieg lag zwischen 1980 und 1990 je nach Straßenklasse zwischen 2,8% und 3,1%. In dem Zeitraum 1990 bis 2017 verringerte sich der mittlere jährliche Zuwachs bei den Autobahnen auf 1,1% und bei den Bundes- und Landesstraßen auf 1,0%.

DURCHSCHNITTliche TÄGLICHE VERKEHRsstÄRKEN AUF AUSSERORTSSTRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2017



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

2.3 JAHRESFAHRLEISTUNGEN

Aufgrund der Längenveränderungen zwischen 2016 und 2017 gibt es bei ähnlicher Entwicklung der DTV-Werte Unterschiede bei der Fahrleistungsentwicklung insbesondere zwischen Bundes-

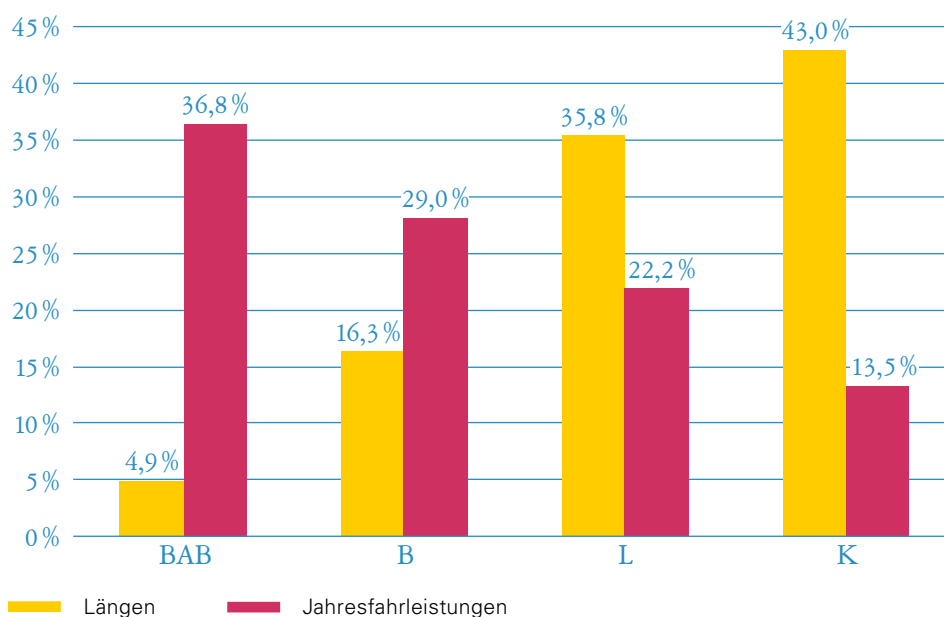
	Netzlänge 01.01.2017 (km)*	Veränderung 2017/2016	Fahrleistung 2017 (Mrd. Kfzkm)	Veränderung 2017/2016
Autobahnen	1.054	0,0 %	24,706	+0,1 %
Bundesstraßen	3.495	-2,8 %	18,408	-3,0 %
Landesstraßen	7.672	+1,4 %	14,925	+1,2 %
Kreisstraßen	9.221	+0,1 %	9,054	0,0 %
BAB+B+L+K	21.442	+0,1 %	67,093	-0,5 %

und Landesstraßen. Auf den Autobahnen des Landes wurden von den Kraftfahrzeugen im Jahr 2017 rd. 24,706 Mrd. Kfzkm zurückgelegt.

Damit wurden auf den Autobahnen auch 2017 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 2017 von allen Kraftfahrzeugen 67,093 Mrd. Kfzkm zurückgelegt. Das sind

gegenüber dem Vorjahr 0,5% weniger und gegenüber 1980 85,4% mehr. Auf den Autobahnen hat sich die Fahrleistung seit 1980 mehr als verdoppelt (+115%). Im Jahr 2017 betrug der Fahrleistungsanteil der Autobahnen 36,8%. 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 13,5% stand ein Längenanteil von 43,0% gegenüber.

LÄNGEN- UND JAHRESFAHRLEISTUNGSANTEILE 2017



*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 2017 für den grenzüberschreitenden Verkehr insgesamt eine gesicherte Datenbasis zur Verfügung.

ERGEBNISSE NACH FAHRZEUGARTEN

Für das Jahr 2017 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** 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 1,0% abgenommen (2016/2015: +1,0%). Für die Grenzübergänge nach Frankreich ergab sich ein Rückgang von 0,4%, an den Grenzen zur Schweiz ergab sich eine noch stärkere Abnahme von 1,3%.

Der **Personenverkehr** mit Frankreich hat bei den Pkw gegenüber 2016 um 0,7% abgenommen, bei den Bussen sogar um fast 20%. Für die Kräder gab es einen Rückgang von 10,1%. An den Grenzen zur Schweiz ging der Pkw-Verkehr

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	154.680	127.693	1.539	979	537	8.105	1.727	2.142	11.958
2017/2016	-0,4 %	-0,7 %	-10,1 %	-12,8 %	-19,9 %	+0,0 %	+6,0 %	+4,0 %	+4,8 %
Schweiz	298.954	270.600	4.694	831	850	12.065	2.363	1.721	5.830
2017/2016	-1,3 %	-1,4 %	-12,0 %	+4,0 %	-2,7 %	+2,4 %	+2,1 %	-4,0 %	+2,3 %

um 1,4% zurück. Bei den Krädern betrug der Rückgang 12,0%, für die Busse wurde eine Abnahme von 2,7% ermittelt.

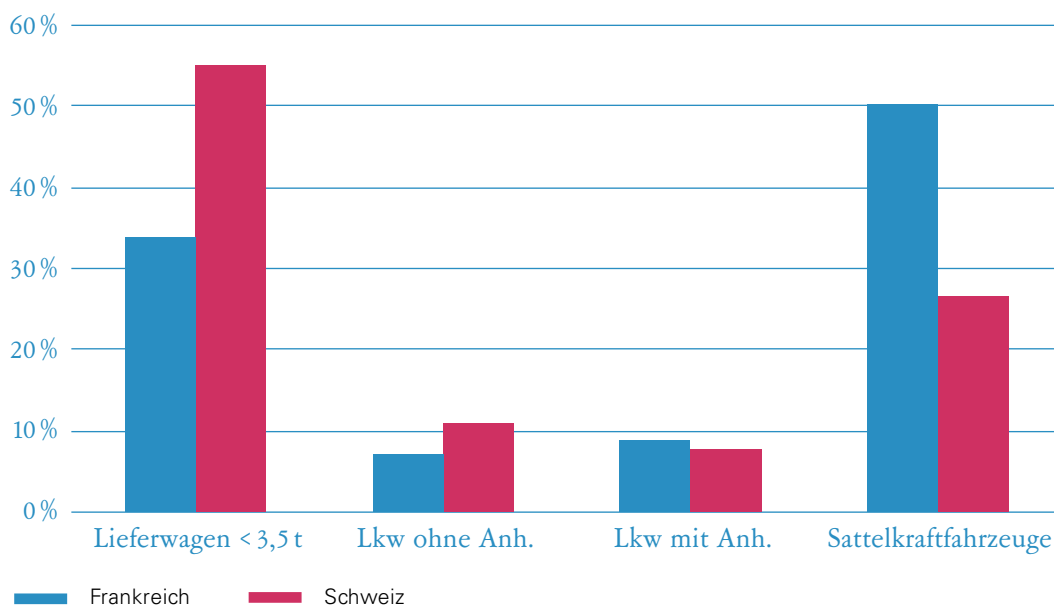
Nach dem Rückgang 2012 nahm der **schwere Güterverkehr (SGV)** mit Fahrzeugen über 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lkw mit und ohne Anhänger sowie Sattelkraftfahrzeuge) wie in den vergangenen vier Jahren auch 2017 wieder zu: An der Grenze mit Frankreich um 4,8%, an den Übergängen zur Schweiz um 1,1%, an den Grenzen zusammen um 3,3%. Je nach Fahrzeugart waren die Entwicklungen des schweren Güterverkehrs unterschiedlich: An den französischen Grenzen nahm der Verkehr der Lkw > 3,5 t ohne Anhänger um 6,0% zu, die Zuwächse bei den Lkw mit Anhänger und bei den Sattelkraftfahrzeugen waren mit 4,0% bzw. 4,8% etwa geringer. An den Grenzen mit der Schweiz nahm der Verkehr der Lkw > 3,5 t um 2,1% zu, für die Sattelkraftfahrzeuge wurde ein Zuwachs von 2,3% ermittelt. Lediglich bei den Lkw mit Anhänger wurde mit -4,0% ein Verkehrsrückgang registriert.

Der **leichte Güterverkehr** mit Fahrzeugen bis zu 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lieferwagen) hat sich an den Grenzen mit Frankreich im Vergleich zu 2016 nicht verändert, an den Grenzen mit der Schweiz hat er sich um 2,4% erhöht. Der Anteil der Lieferwagen am Güterverkehr insgesamt sank an den französischen Grenzübergängen von 34,9% im Vorjahr auf 33,9% in 2017, zur Schweiz erhöhte er sich dagegen von 54,6% auf 54,9%.

HÖCHSTBELASTETE GRENZÜBERGÄNGE

Der mit Abstand am höchsten belastete Grenzübergang zwischen **Frankreich** und Baden-Württemberg war auch 2017 wieder die Europa-Brücke bei Kehl (B 28). Dort wurden trotz eines Verkehrsrückgangs von 31.189 Kfz/24 h in 2016 auf 30.687 Kfz/24 h in 2017 fast 20% des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs mit Frankreich abgewickelt. Spitzentag war Freitag der 26.05. (Tag nach Christi Himmelfahrt) mit 41.026 Kfz. Der höchste Stundenwert wurde auf der Europa-Brücke mit 3.212 Kfz am Montag, dem 08.05. zwischen 17 und 18 Uhr registriert.

ANTEILE DER FAHRZEUGARTEN DES GÜTERVERKEHRS AM GRENZÜBERSCHREITENDEN GÜTERVERKEHR 2017 INSGESAMT



Hochbelastete Übergänge waren weiterhin Weil-Palmrainbrücke (B 532) mit 19.157 Kfz/24 h und einem Anteil von 12,4% am Grenzverkehr mit Frankreich gefolgt vom Übergang Iffezheim Rheinbrücke (B 500) mit 18.485 Kfz/24 h (Anteil 12,0%) und dem Autobahnübergang Neuenburg (A 5) mit 16.354 Kfz/24 h (Anteil 10,6%).

Von den Grenzübergängen zwischen Baden-Württemberg und der Schweiz war der BAB-Übergang Weil am Rhein (A 5) mit 32.962 Kfz/24 h weiterhin der höchstbelastete. Hier wurden 11,0% des Grenzverkehrs mit der Schweiz abgewickelt. Spitzentag war Freitag der 28.07. (letzter Schultag vor den Sommerferien in Bayern und Ferien in allen anderen Bundesländern) mit 45.687 Kfz. Die höchste Stunde wurde mit 3.216 Kfz am 30.06. zwischen 17 und 18 Uhr registriert. Die zweithöchste Belastung hatte Rheinfeldern (A 861) mit 30.253 Kfz/24 h (Anteil 10,1%) gefolgt von der Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (B 33n) mit 20.256 Kfz/24 h (Anteil 6,8%) und dem Grenzübergang Bietingen (B 34) mit 15.617 Kfz/24 h (Anteil 5,2%). Mit 14.327 Kfz/24 h (Anteil 4,8%) folgten die Grenzübergänge Bad Säckingen (B 518) und Waldshut Rheinbrücke (B 34) mit 13.909 Kfz/24 h (Anteil 4,7%).

SEIT SCHENGEN 1992:
Zuwachs des Grenzverkehrs mit Frankreich und Schweiz um
53%.

GRENZÜBERSCHREITENDER KFZ-VERKEHR 1990 BIS 2017

Im Jahr 2017 haben insgesamt 165,6 Millionen Kraftfahrzeuge die Grenzen des Landes von und nach Frankreich und zur Schweiz passiert, davon 56,5 Millionen (34%) die französischen, 109,1 Millionen (66%) die schweizerischen Grenzen. Seit 1990 (Beginn der systematischen Erhebungen) ist der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr insgesamt um 61,4% gestiegen, mit Frankreich um 67,0%, mit der Schweiz um 58,6%.

Seit Inkrafttreten des Schengener Abkommens (1992) nahm der grenzüberschreitende Verkehr insgesamt um 52,6% zu, zwischen Frankreich und Baden-Württemberg betrug der Zuwachs 60,4%, zwischen der Schweiz und Baden-Württemberg 48,3%. Die Fahrleistung auf den Außerortsstraßen (BAB, B, L, K) des Landes insgesamt ist in diesem Zeitraum nur um 26,9% angestiegen.

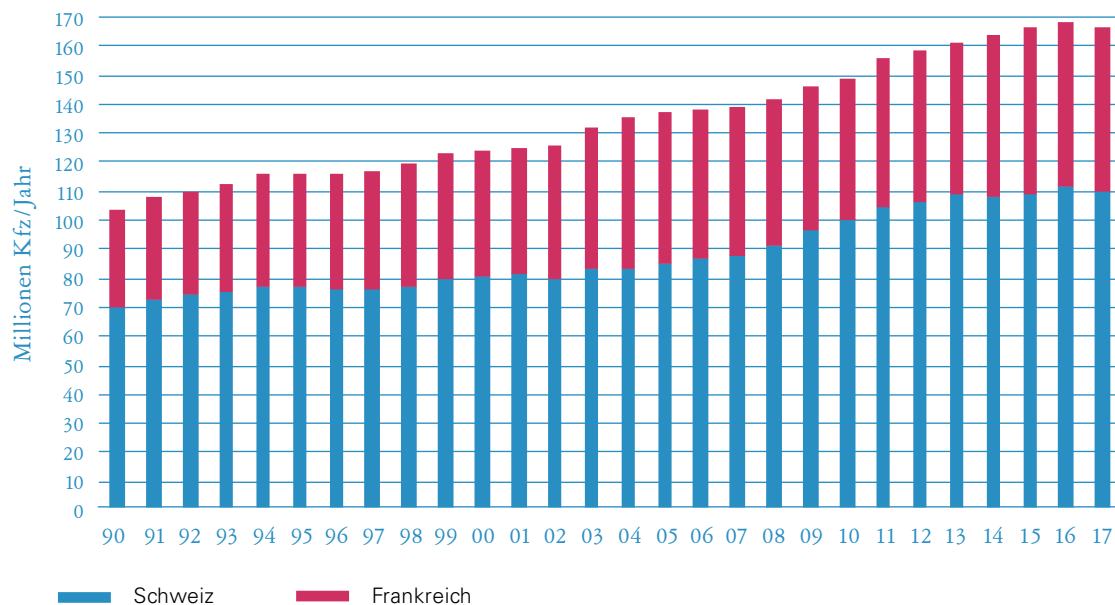


Pierre-Pflimlin-Brücke, Überführung der Landesstraße L 98 (Baden-Württemberg) und der Route nationale 353 (Frankreich)



Passerelle des deux Rives, Fußgänger- und Radfahrerbrücke zwischen Kehl (Baden-Württemberg) und Straßburg (Frankreich)

ENTWICKLUNG DES GRENZÜBERSCHREITENDEN KFZ-VERKEHRS IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1990 BIS 2017



3 UNFALLGESCHEHEN

3.1 UNFALLSITUATION 2017/2016

Bei der Unfallaufnahme wird von der Polizei nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden³ und Unfällen mit Personenschaden differenziert. Die Entwicklung 2017 stellt sich wie folgt dar:

- Auf allen Straßen des Landes wurden insgesamt 326.416 Straßenverkehrsunfälle registriert. Dies ist im Vergleich zu 2016 (314.859) ein Anstieg von 3,7%. Die Unfälle mit Sachschaden erhöhten sich um 4,2% auf 289.693.
- Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden verringerte sich um 0,6% auf 36.724. Die Zahl der bei diesen Unfällen insgesamt verletzten Personen ging um 1,7% zurück auf 47.300 (Leichtverletzte: 38.903, -0,5%, Schwerverletzte: 8.397, -6,6%).
- Bei Verkehrsunfällen wurden 2017 458 Verkehrsteilnehmer getötet, das sind 53 Personen mehr (+13,1%) als im Vorjahr. Mit 42 Getöteten je 1 Million EinwohnerInnen lag Baden-Württemberg über dem Bundesdurchschnitt von 38.
- Innerorts (einschl. Gemeindestraßen) stieg 2017 die Anzahl Getöteter um 3,6% auf 114. Außerorts erhöhte sich die Anzahl Getöteter um 16,6% auf 344.
- Auf den Autobahnen wurden 2017 bei Verkehrsunfällen 40 Personen getötet. Das waren 9 (+29,0%) mehr als im Jahr 2016. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden verringerte sich um 5,4%, die Anzahl der Schwerverletzten ging dabei um 12,8%, die der Leichtverletzten um 7,0% zurück.
- Auf den übrigen Außerortsstraßen hat die Anzahl der Personenschadensunfälle insgesamt um 0,3% abgenommen. Die Zahl der dabei Schwerverletzten verringerte sich um 4,9% auf 3.896, die der Leichtverletzten um 0,8% auf 12.081. Die Anzahl der Getöteten erhöhte sich um 40 Personen (+15,2%) auf 304 Verkehrsteilnehmer.

ENTWICKLUNG DES UNFALLGESCHEHENS 2017/16

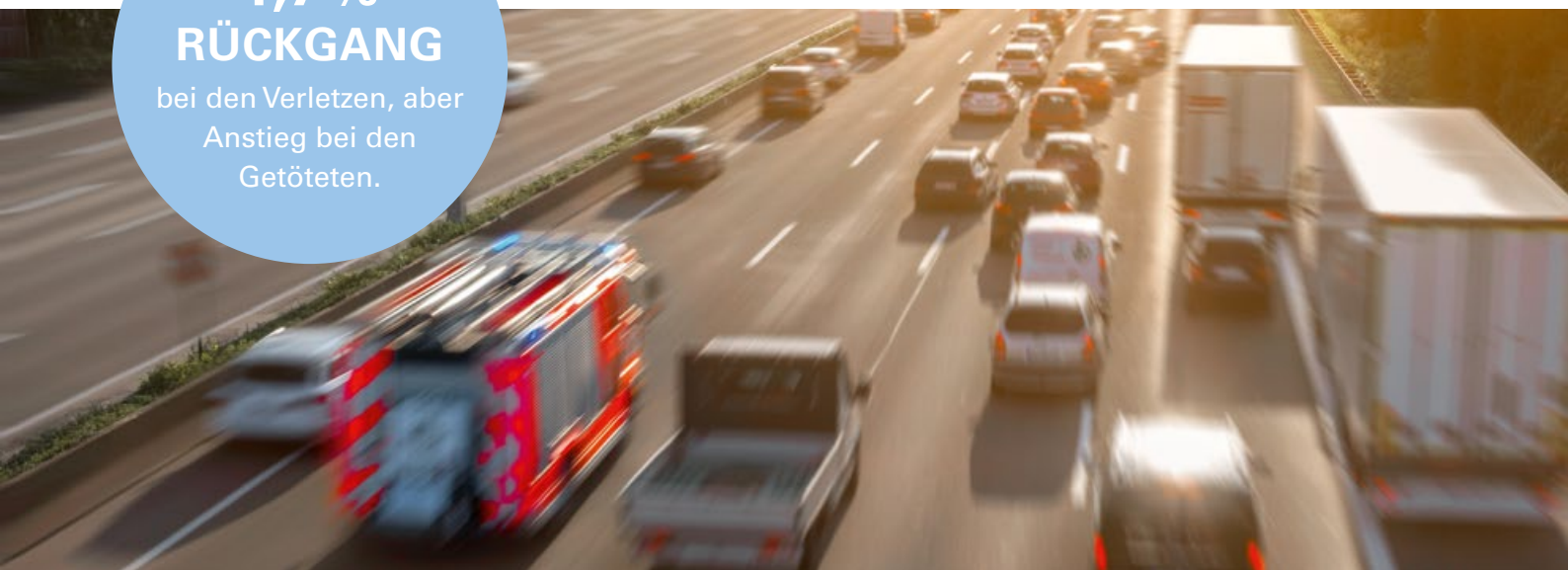
	Unfälle mit Personenschaden		Dabei Leichtverletzte		Schwerverletzte		Getötete	
Alle Straßen	36.724	-0,6%	38.903	-0,5%	8.397	-6,6%	458	+13,1%
davon innerorts	23.070	-0,2%	23.563	+0,5%	3.955	-7,3%	114	+3,6%
Außerorts	13.654	-1,3%	15.340	-2,1%	4.442	-5,9%	344	+16,6%
darunter Autobahnen	2.377	-5,4%	3.259	-7,0%	546	-12,8%	40	+29,0%
übrige Straßen	11.277	-0,3%	12.081	-0,8%	3.896	-4,9%	304	+15,2%
darunter Bundesstraßen	3.670	-0,8%	4.485	-0,7%	1.156	-6,4%	110	+1,9%
Landesstraßen	3.957	-1,9%	4.176	-1,4%	1.439	-7,0%	97	+4,3%
Kreisstraßen	2.367	+2,9%	2.260	-1,1%	872	+0,6%	81	+68,6%
Gemeindestraßen	1.283	-0,1%	1.160	+1,7%	429	-3,8%	16	+6,7%

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



1,7% RÜCKGANG

bei den Verletzten, aber
Anstieg bei den
Getöteten.



- Betrachtet man die Entwicklung bei der Anzahl Getöteter differenziert nach Straßengruppen außerorts, zeigt sich, dass auf den Bundesstraßen 2 Personen mehr, auf den Landesstraßen 4 mehr, auf den Kreisstraßen 33 mehr und auf den Gemeindestraßen 1 Person mehr bei Straßenverkehrsunfällen getötet wurden als im Vorjahr.

Im Bundesgebiet wurden 2017 nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes 302.656 Personenschadensunfälle registriert, 1,8% weniger als 2016. Die Zahl der Getöteten, verringerte sich 2017 um 26 Personen (-0,8%) auf 3.180 Verkehrsteilnehmer.

3.2 LANGFRISTIGE UNFALLENTWICKLUNG 1970 BIS 2017

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 2017 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. Gegenüber dem bisherigen Höchststand von 54.008 aus dem Jahr 1978 bedeutet dies einen Rückgang von 32,0%.

	2017	1970	2017/1970
Getötete	458	2.798	-83,6%
Schwer- verletzte	8.397	22.822	-63,2%
Leicht- verletzte	38.903	51.790	-24,9%

- Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen ging zwischen 1970 und 2017 von 77.410 auf 47.758 um 38,3% zurück. Bei den Getöteten war der Rückgang trotz des Anstiegs gegenüber 2016 von 13,1% seit 1970 am stärksten. Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer betrug 2017 mit 458 Personen rund 84% weniger als 1970 mit damals 2.798 getöteten Verkehrsteilnehmern.

Auf Außerortsstraßen mit Gegenverkehr gibt es **MINDESTENS DOPPELT SO VIELE UNFÄLLE** wie auf Autobahnen.

→ 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. 2017 waren es mit 229 bzw. 13 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 2017 wieder für die Autobahnen ermittelt (96 Unfälle mit Personen-

schaden je Mrd. Kfzkm). Am höchsten waren die Unfallraten auf den Landesstraßen (265), gefolgt von den Kreisstraßen (261) und den Bundesstraßen (199). Auf den Autobahnen verringerten sich die Raten im Vergleich zum Vorjahr um 5,5 %, auf den Bundesstraßen nahmen sie dagegen um 2,3 % zu. Für die Landesstraßen wurde ein Rückgang von 3,0 % und für die Kreisstraßen eine Anstieg von 2,8 % ermittelt.

UNFALLRATEN (UNFÄLLE JE MRD. KFZKM) 2017 AUSSERORTS UND VERÄNDERUNGEN ZU 2016

	Autobahnen		Bundesstraßen		Landesstraßen		Kreisstraßen	
Unfälle mit Personenschaden	96	-6	199	+4	265	-8	261	+7
Verletzte	154	-13	306	+3	376	-16	346	-2
Getötete	2	+1	6	0	7	+1	9	+4

Die Verletztenraten verringerten sich auf den Autobahnen um 8,0 %, auf den Landesstraßen um 4,0 %, und auf Kreisstraßen um 0,6 %. Auf den Bundesstraßen erhöhten sie sich dagegen und zwar um 1,2 %.

Die Getötetenraten haben sich 2017 gegenüber 2016 auf den Autobahnen und Landesstraßen um jeweils 1 und auf den Kreisstraßen um 4 getötete Verkehrsteilnehmer je Mrd. Kfzkm erhöht. Auf den Bundesstraßen hat sich die Getötetenrate nicht verändert.

Die Raten der Unfälle mit Personenschaden sind – langfristig betrachtet – deutlich rückläufig. Auffällige Zunahmen gab es nur von 1982 nach 1983, sowie auf einigen Straßengruppen von 1985 nach 1986 und von 1988 nach 1989. Auf Autobahnen gab es generell Zunahmen zwischen 1985 und 1988. Seit 1990 gingen die Unfallraten dann wieder kontinuierlich zurück bis

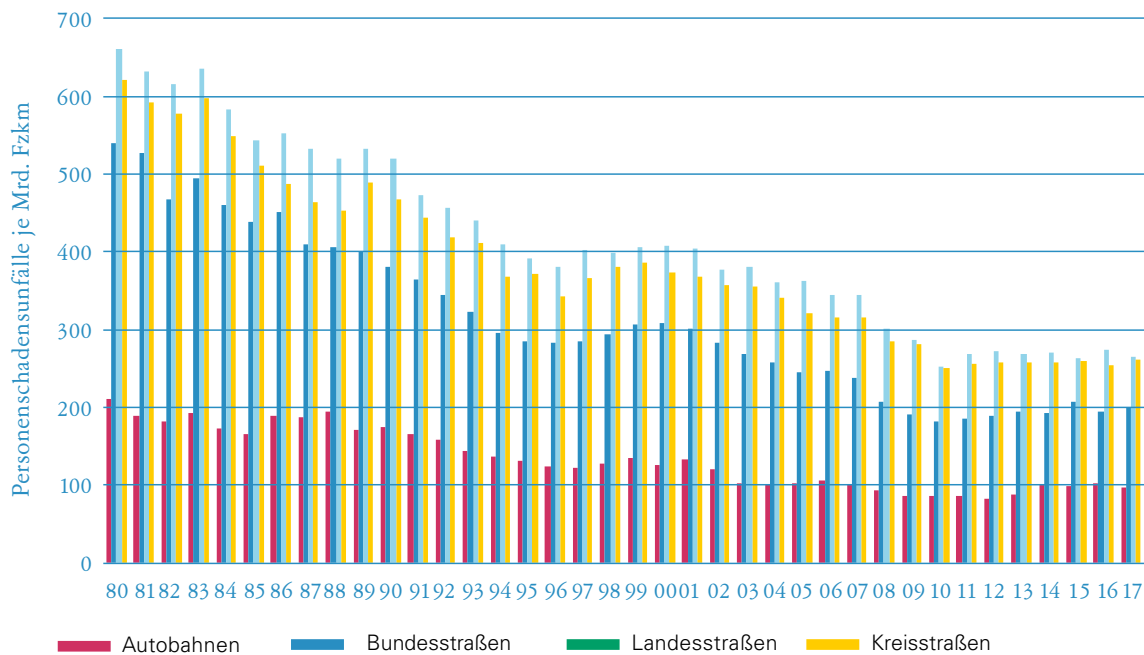
zum Jahre 1996. Danach sind bis 2000 Zuwächse zu beobachten. Ab 2001 ist die Tendenz bis 2010 wieder fallend, während ab 2010 kein eindeutiger Trend mehr zu erkennen ist. In Bezug auf das Jahr 1980 haben sich die Raten der Personenschadensfälle 2017 auf allen Straßengruppen um mehr als 50 % verringert haben. Mit -63,0 % war der Rückgang in diesem Zeitraum bei den Bundesstraßen besonders stark ausgeprägt.

LANGFRISTIGE ENTWICKLUNG DER RATEN DER UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN

	2017/00	2017/90	2017/80
BAB	-23,8 %	-45,1 %	-54,2 %
B	-35,3 %	-47,8 %	-63,0 %
L	-35,0 %	-49,0 %	-59,9 %
K	-29,9 %	-44,0 %	-57,9 %



UNFALLRATEN DER UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN AUF AUSSERORTSSTRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2017



3.4 UNFALLURSACHEN

Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden waren 2017 (Anteile des Vorjahres in Klammern):

- Fehler der FahrerInnen von Kraftfahrzeugen: Sie verursachten innerorts 76,6% (77,0%), außerorts 92,3% (92,3%) aller Personenschadensunfälle:

FahrerInnen von	Innerorts [%]		Außerorts [%]	
	2017	2016	2017	2016
Pkw	62,9	64,0	70,1	71,1
Krädern	7,1	6,9	12,4	11,7
Lkw	4,8	4,6	8,3	8,2
anderen Kfz	1,8	1,5	1,5	1,3

- Schlechte Straßenverhältnisse, insbesondere verursacht durch Schnee, Eis und Regen, waren innerorts für 3,8% (3,2%) und außerorts für 9,3% (8,3%) der Personenschadensunfälle mitverantwortlich.

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

- Radfahrende verursachten innerorts 18,0% (17,6%), außerorts 5,9% (5,6%),

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





FEHLVERHALTEN DER FAHRERINNEN UND FAHRER

Die Verteilung der fahrerbedingten Ursachen bei Personenschadensunfällen war auch 2017 – nach Ortslagen getrennt – unterschiedlich (Vorjahreszahlen in Klammern):

Innerorts überwogen

- Abbiegen, Wenden, Einbiegen: 20,3 % (20,0 %),
- Missachten der Vorfahrt: 20,6 % (22,1 %),
- zu geringer Abstand: 14,5 % (14,0 %),
- nicht angepasste Geschwindigkeit: 11,1 % (11,2 %),
- Alkohol: 4,4 % (4,4 %),
- Falsche Straßenbenutzung: 3,8 % (3,9 %),
- Überholen: 2,9 % (3,1 %).

Außerorts überwogen

- Geschwindigkeit: 33,8 % (34,4 %),
- zu geringer Abstand: 23,2 % (23,2 %),
- Missachten der Vorfahrt: 12,9 % (13,5 %),
- Überholen: 7,1 % (7,9 %),
- Ab-, Einbiegen, Wenden: 6,9 % (7,0 %),
- Alkohol: 4,4 % (4,8 %).

Innerorts gehörten 2017 „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 33,8% im Jahr 2017 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 184 (40,2%) der 458 in 2017 innerorts und außerorts insgesamt tödlich verunglückten VerkehrsteilnehmerInnen war ursächlich die Geschwindigkeit verantwortlich. Im Vorjahr betrug dieser Anteil 43,5%.

Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge waren 2017 beteiligt (Vorjahreszahlen in Klammern):

	innerorts (%)	außerorts (%)
Pkw-FahrerInnen	41,8 (42,2)	56,5 (60,5)
Krad-FahrerInnen	10,0 (3,7)	18,8 (18,8)
Lkw-FahrerInnen	16,4 (14,7)	11,4 (9,6)
BusfahrerInnen	0,9 (0,9)	0,0 (0,0)
RadfahrerInnen	15,5 (20,2)	4,9 (5,2)
FußgängerInnen	11,8 (16,5)	4,0 (2,6)

Auf den Autobahnen waren Pkw-FahrerInnen zu 41,0% (44,4%) und KradfahrerInnen zu 7,7% (3,7%) an Unfällen mit Getöteten beteiligt. Der Anteil der Lkw-FahrerInnen an Unfällen mit Getöteten ist von 48,1% im Vorjahr auf 46,2% in 2017 gesunken.

VERUNGLÜCKTE NACH ART IHRER VERKEHRSTEILNAHME

Die Anzahl Verunglückter (Verletzte und Getötete) hat sich 2017 gegenüber dem Vorjahr um 1,5% auf 47.758 VerkehrsteilnehmerInnen verringert. Die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen verringerte sich im Vergleich zu 2016 um 3,2%, für die Lkw-Insassen wurde ein Rückgang von 4,7% registriert. Bei den MotorradfahrerInnen war ein Anstieg von 4,0% zu verzeichnen, die Anzahl verunglückter Mofa- und MopedfahrerInnen verringerte sich um 5,7%. Auch bei den FußgängerInnen (-3,4%) und RadfahrerInnen (-1,7%) gab es Abnahmen der Anzahl Verunglückter gegenüber



Die Unfallzahlen zur Jahresverkehrsleistung zeigen, dass **MOTORRAD- UND FAHRRADUNFÄLLE** überproportional häufig auftreten.

dem Vorjahr. Die Anzahl verunglückter Pedelec-fahrerInnen erhöhte sich dagegen von 774 im Vorjahr deutlich auf 1.005 (+ 29,8%) in 2017.

Getötet wurden 2017 53 VerkehrsteilnehmerInnen mehr als im Vorjahr. Bei den Pkw-Insassen erhöhte sich die Anzahl Getöteter um 6,6%, bei den Lkw-Insassen (Lkw und Sattelkraftfahrzeuge) hat sie sich verdoppelt und bei den MotorradfahrerInnen um 35,1% erhöht. 2017 wurden 8 Mofa-/MopedfahrerInnen bei einem Verkehrsunfall ge-

tötet, im Vorjahr war es nur eine Person. 2017 wurden 10 Pedelec-fahrerInnen bei Verkehrsunfällen getötet, im Vorjahr waren es 9. Rückläufig war die Anzahl getöteter RadfahrerInnen mit -20,5% und die getöteter FußgängerInnen mit -2,9%.

VERUNGLÜCKTE NACH ART IHRER VERKEHRSTEILNAHME

	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	17/16	Anteil	Anzahl	17/16	Anteil	Anzahl	17/16	Anteil
Pkw-Insassen	26.952	-3,2%	57,0%	194	6,6%	42,4%	27.146	-3,2%	56,8%
Lkw-Insassen	999	-6,3%	2,1%	31	106,7%	6,8%	1.030	-4,7%	2,2%
MotorradfahrerInnen	4.497	3,5%	9,5%	104	35,1%	22,7%	4.601	4,0%	9,6%
Mofa-/MopedfahrerInnen	1.623	-6,1%	3,4%	8	700,0%	1,7%	1.631	-5,7%	3,4%
RadfahrerInnen	7.773	-1,5%	16,4%	35	-20,5%	7,6%	7.808	-1,7%	16,3%
Pedelecs	995	30,1%	2,1%	10	11,1%	2,2%	1.005	29,8%	2,1%
FußgängerInnen	3.308	-3,4%	7,0%	68	-2,9%	14,8%	3.376	-3,4%	7,1%
Sonstige	1.153	12,1%	2,4%	8	14,3%	1,7%	1.161	12,1%	2,4%
Insgesamt	47.300	-1,7%	100,0%	458	13,1%	100,0%	47.758	-1,5%	100,0%

Die Zahl der Verletzten (Schwer- und Leichtverletzte) insgesamt verringerte sich gegenüber 2016 um 1,7% auf 47.300. Der stärkste prozentuale Anstieg wurde mit 30,1% bei den Pedelec-fahrerInnen registriert, in absoluten Zahlen bedeutet dies gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg von 230 Personen. Gestiegen ist auch die Anzahl verletzter MotorradfahrerInnen und zwar um 3,5%. Bei allen anderen VerkehrsteilnehmerInnen (außer „Sonstige“, + 12,1%) war die Entwicklung rückläufig.

LANGFRISTIGE ENTWICKLUNG

→ Die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen lag 2017 mit 27.146 trotz des zwischenzeitlichen Anstiegs Ende der 80er Jahre und der leichten Zuwächse zwischen 1998 bis 2001 und von 2010 bis 2016 auf 28.030 Verunglückte um 41% unter dem Höchststand des Jahres 1978 von damals mehr als 46.000. Gegenüber dem bisher niedrigsten Stand des Jahres 2010 von 26.501 hat sich die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen um 2,4% erhöht.

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

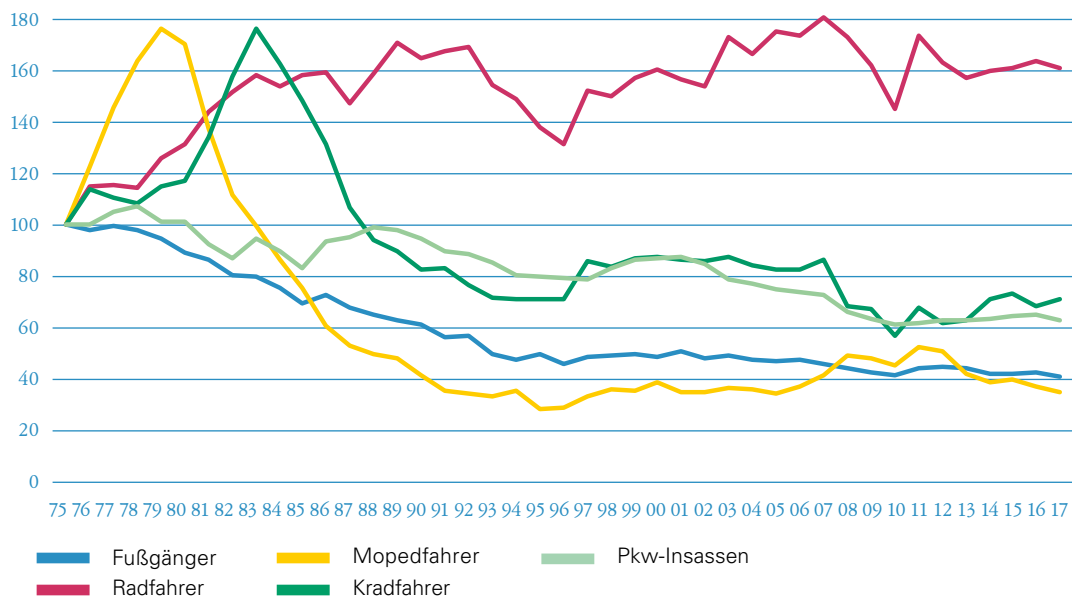
→ Die Zahl der verunglückten MotorradfahrerInnen stieg zwischen 1975 und 1983 von 6.462 auf 11.330 und ging dann bis 1996 trotz weiter gestiegener Bestandszahlen kontinuierlich zurück. Von 1996 nach 1997 gab es einen deutlichen Anstieg, danach war die Entwicklung tendenziell rückläufig bis zum bisherigen Tiefststand in 2010 von 3.709 verunglückten MotorradfahrerInnen. Nach dem deutlichen Anstieg im Jahr 2011 auf 4.414 folgte 2012 ein Rückgang um 9,2% auf 4.009 und 2013 wieder ein Anstieg um 2,1% auf 4.092. Im Jahr 2014 ist die Anzahl verunglückter MotorradfahrerInnen noch einmal deutlich um 12,6% gestiegen und auch 2015 gab es einen Anstieg und zwar von 2,8% auf 4.736 MotorradfahrerInnen. 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. Dies bedeutet gegenüber dem niedrigsten Stand von 2010 einen Anstieg um

24% und gegenüber dem Höchststand von 1983 (11.330) eine Verringerung um 59,4%.

→ Die Anzahl verunglückter Mofa- und MopedfahrerInnen stieg zwischen 1975 und 1979 von 4.550 auf 7.988, danach war die Entwicklung – unterbrochen von einem Anstieg 1994 – bis in die Jahre 1995 (1.330) und 1996 (1.352) rückläufig. Nach dem Anstieg 2011 um 15% war die Entwicklung in den Jahren 2012 bis 2014 wieder rückläufig. 2015 ist die Anzahl verunglückter Mofa- und MopedfahrerInnen um 3,1% angestiegen, 2016 ging sie gegenüber dem Vorjahr um 6,6% zurück. Auch 2017 war die Anzahl rückläufig und zwar um 5,7% auf 1.631. Gegenüber dem Höchststand des Jahres 1979 (7.988) bedeutet dies einen Rückgang von fast 80%. Gegenüber dem Tiefstand 1995 von 1.330 liegt die Anzahl 2017 jedoch um knapp 23% 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 2017 mit 7.808 verunglückten RadfahrerInnen um 11,0%

VERUNGLÜCKTE ZWEIRADFÄHRER, FUSSGÄNGER UND PKW-INSASSEN 1975 BIS 2017





unterschritten, der niedrigste Stand von 1975 (4.882) wurde um rd. 60 % überschritten.

- Bei den verunglückten FußgängerInnen ist zwischen 1975 und 1994 ein stetiger Rückgang zu beobachten. Danach verlief die Entwicklung uneinheitlich. 1975 verunglückten 8.082 Fußgänger, 2017 waren es mit 3.376 rund 58 % weniger, gleichzeitig wurde hiermit ein neuer Tiefstand erreicht.

Vor allem
JUNGE UND ÄLTERE MENSCHEN
verunglücken häufig
zu Fuß oder auf
dem Fahrrad.

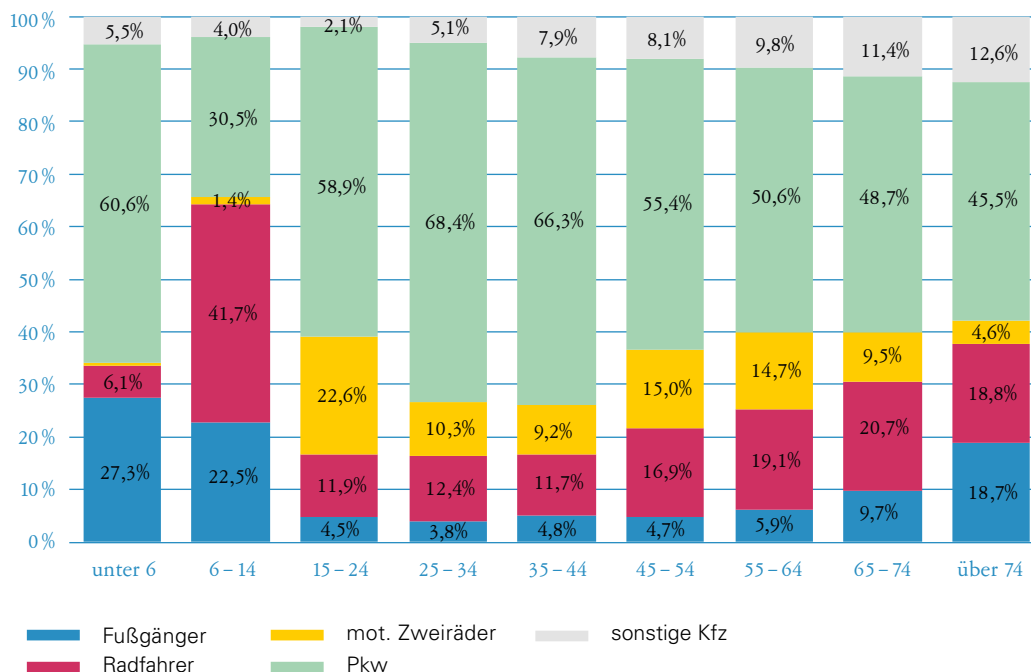
VERUNGLÜCKTE NACH ALTER UND ART DER VERKEHRSBETEILIGUNG

Von den in Baden-Württemberg im Jahr 2017 verunglückten 47.758 VerkehrsteilnehmerInnen waren 7,0% unter 15 Jahre alt, 52,9% lagen in der Altersklasse 15 bis 44 Jahre, 40,1% 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 (60,6%) oder als Fußgänger (27,3%).
- Bei den 6- bis 14-jährigen überwog mit 41,7% die Beteiligung als RadfahrerInnen, gefolgt von einer Verkehrsbeteiligung als Pkw-MitfahrerInnen (30,5%) und als FußgängerInnen (22,5%).

- Zwischen 15 und 24 war der Anteil der Personen, die mit motorisierten Zweirädern verunglückten, mit 22,6% besonders hoch. Zwischen 25 und 74 lag er dann jeweils zwischen 9,2% (Altersgruppe 35 bis 44) und 15,0% (45 bis 54). Bei den über 74-jährigen VerkehrsteilnehmerInnen sank er dann auf 4,6%.
- Die in den Altersklassen ab 15 Jahre Verunglückten waren überwiegend FahrerInnen oder MitfahrerInnen von Pkw, dies gilt mit 68,4% 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 2017 mit zusammen 37,5% (FußgängerInnen 18,7%; RadfahrerInnen 18,8%) recht hoch, jedoch noch unter dem Anteil der Pkw-Insassen von 45,4%.

VERUNGLÜCKTE NACH ALTER UND ART DER VERKEHRSTEILNAHME 2017



4 Ausblick

Aus den automatischen Dauerzählstellen des Landes liegen Zahlen zur Verkehrsentwicklung auf den Außerortsstraßen des Straßennetzes für das 1. Halbjahr 2018 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt vor:

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

Der Kfz-Verkehr ist im 1. Halbjahr 2018 gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf den Autobahnen, Außerorts-Bundes- und -Landesstraßen angestiegen. An allen Tagen Mo – So betragen die Verkehrszunahmen gegenüber Januar bis Juni 2017 auf den Autobahnen 0,5%, auf den Bundesstraßen 1,3% und auf den Landesstraßen 1,2%. An den Werktagen Mo – So verlief die Entwicklung ähnlich. An den Sonn- und Feiertagen wurde der stärkste Zuwachs mit 2,2% auf den Landesstraßen registriert, es folgten die Autobahnen mit 1,4% und die Bundesstraßen mit 1,2%.

Der Schwerverkehr hat sich an den Werktagen Mo – So im 1. Halbjahr auf den Bundesfernstraßen stärker und auf den Landesstraßen schwächer entwickelt als der Kfz-Verkehr insgesamt. Auf den Bundesstraßen war der Zuwachs mit 3,1% am stärksten, es folgten die Autobahnen mit 2,6% und die Landesstraßen mit 0,4%.

Bei den Pkw-Neuzulassungen gab es in Baden-Württemberg im 1. Halbjahr 2018 ein Plus von

4,2% gegenüber dem Vorjahreshalbjahr auf 255.363 Pkw. 86.264 dieser Fahrzeuge waren Diesel-Pkw. Für diese Fahrzeuggruppe bedeutet dies einen Rückgang von 13,4%.

Nach einer Pressemitteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes (Mitteilung Nr. 15/2018 vom 03.07.2018) wurden bundesweit im 1. Halbjahr 2018 1.839.031 Pkw neu zugelassen. 63,1% dieser Neuzulassungen waren Benziner, 32,1 waren Diesel-Pkw. Für die Benziner bedeutet dies einen Zuwachs von 16,3% gegenüber dem 1. Halbjahr 2017, für die Diesel-Pkw dagegen einen Rückgang von 20,0%. 0,5% der Neuzulassungen wurden mit Gas angetrieben. Elektrofahrzeuge erreichten einen Anteil von 0,9% an den Neuzulassungen. 17.234 Fahrzeuge bedeuten einen Zuwachs gegenüber Januar bis Juni 2017 von 69,1%. Der Anteil von Hybrid-Pkw an den Neuzulassungen betrug 3,3%. Die Zulassungszahlen dieser Fahrzeuge sind gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 62,3% gestiegen.

Vorläufige Zahlen zur Unfallentwicklung auf den Straßen des Landes insgesamt lagen vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg für Januar bis Mai 2018*) vor:

Unfälle mit Personenschaden	-3,5 %
Getötete	-11,2 %
Schwerverletzte	-4,3 %
Leichtverletzte	-2,1 %

Für Januar bis April 2018 liegen die Unfallzahlen bereits differenziert nach Straßengruppen vor. Danach hat die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden gegenüber den ersten 4 Monaten 2017 auf den Autobahnen um +1,8%, auf den Landesstraßen um +1,3% und auf den Gemeindestraßen um +4,0% zugenommen. Auf den Bundes- und Kreisstraßen war die Entwicklung dagegen mit -13,9% (B) und -0,9% (K) rückläufig. Auf den Straßen des Landes insgesamt hat sich die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden in den ersten 4 Monaten 2018 um 0,9% verringert.



QUELLEN

Regierungspräsidium Tübingen, Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg, Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg, Ergebnisse Jahr 2017, → <http://www.svz-bw.de>

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 2017, Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg April 2017 – mit ersten Ergebnissen für Mai 2016, → <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de>

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

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

VERTEILERHINWEIS

Diese Informationsschrift wird von der Landesregierung in Baden-Württemberg im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Verpflichtung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidaten oder Helfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteinahme der Herausgeberin zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift dem Empfänger zugegangen ist. Erlaubt ist es jedoch den Parteien, diese Informationsschrift zur Unterrichtung ihrer Mitglieder zu verwenden.

HERAUSGEBER

Regierungspräsidium Tübingen
Abt. 9, Landesstelle für Straßentechnik
Ref. 95, Straßenverkehrszentrale BW
Heilbronner Straße 300 -302, 70469 Stuttgart



BEARBEITUNG

Büro für angewandte Statistik
Prämienstraße 19, 52076 Aachen

Stand: Februar 2019

Bildnachweis:

Titel: Stock.Adobe.com/Jürgen Fälchle
Seite 2/3: Jens Pfisterer, Daimler (car2go), Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Seite 7: istockphoto.com/deveritt
Seite 16: Stock.Adobe.com/Leonid Andronov, istockphoto.com/Kenny10
Seite 17: Stadt Kehl, Heini Woldschläger/wikipedia.de
Seite 19: Stock.Adobe.com/Matthias Buehner
Seite 21: Stock.Adobe.com/Dan Race

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