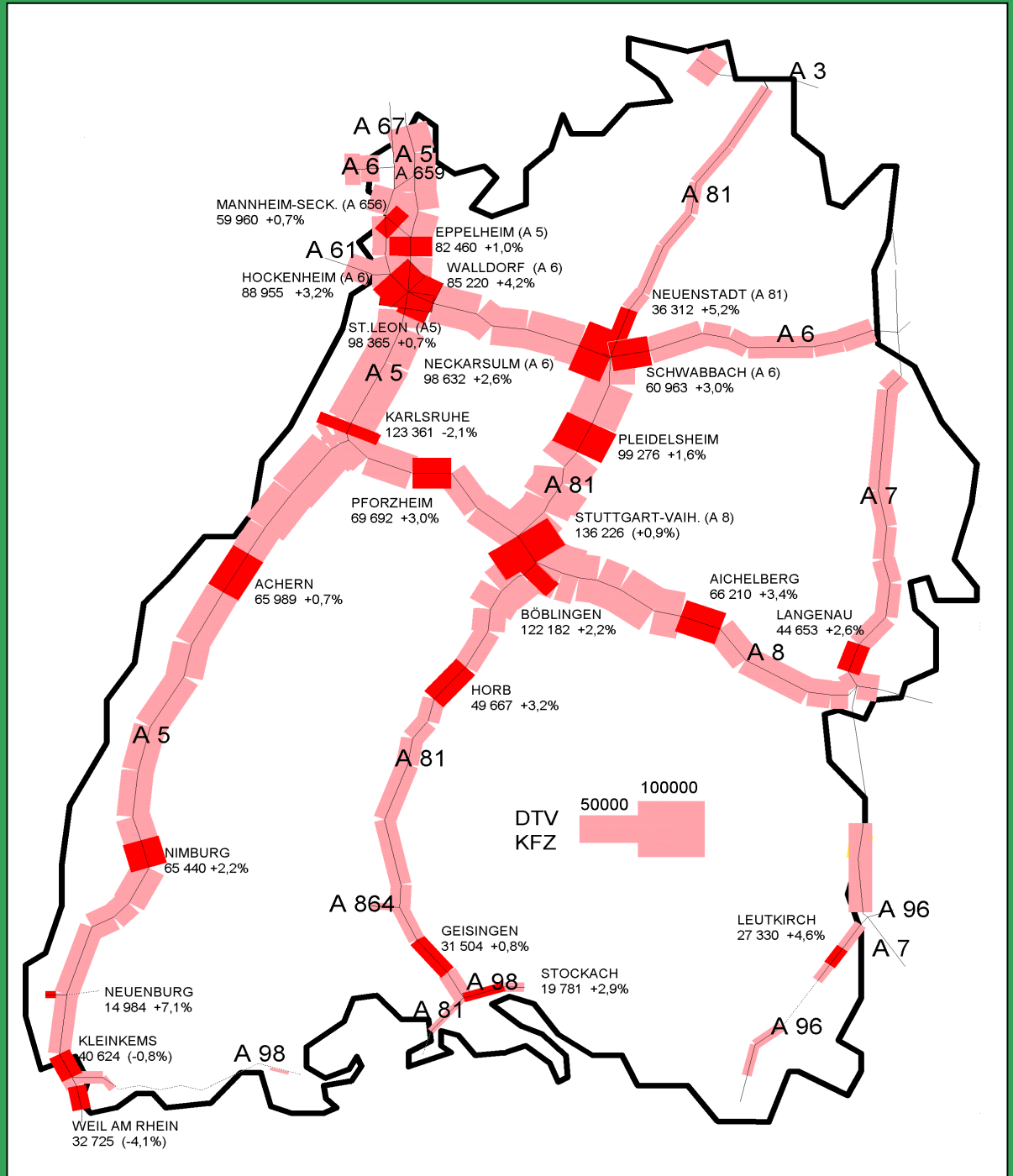


Straßenverkehr in Baden-Württemberg

Jahresvergleich 2002/2001



Inhalt

- 1 Überblick

- 2 Verkehr
 - 2.1 Kfz-Bestand
 - 2.2 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV)
 - 2.3 Jahresfahrleistungen
 - 2.4 Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr

- 3 Unfallgeschehen
 - 3.1 Unfallsituation 2002/2001
 - 3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2002
 - 3.3 Unfallraten
 - 3.4 Unfallursachen

- 4 Ausblick auf 2003

1 Überblick

Auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes (Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) in Baden-Württemberg hat der Verkehr auch 2002 wieder zugenommen. Leicht angestiegen ist auch der Kfz-Bestand. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen insgesamt (innerorts und außerorts) war wiederum rückläufig.

Die Entwicklungen im einzelnen:

Die mittlere Verkehrsbelastung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, DTV) stieg auf den genannten Straßen im Durchschnitt um etwa 1,7 %. Dabei war der Zuwachs auf den Autobahnen mit 2,3 % stärker als auf den übrigen Außerortsstraßen, auf denen der Verkehr um 1,3 % bis 1,4 % zunahm.

Die **Jahresfahrleistung** stieg auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Verkehrs um 1,7% auf 59,6 Mrd.Kfzkm. Auf den Autobahnen erhöhte sie sich um 2,3 %. Auf den Bun-

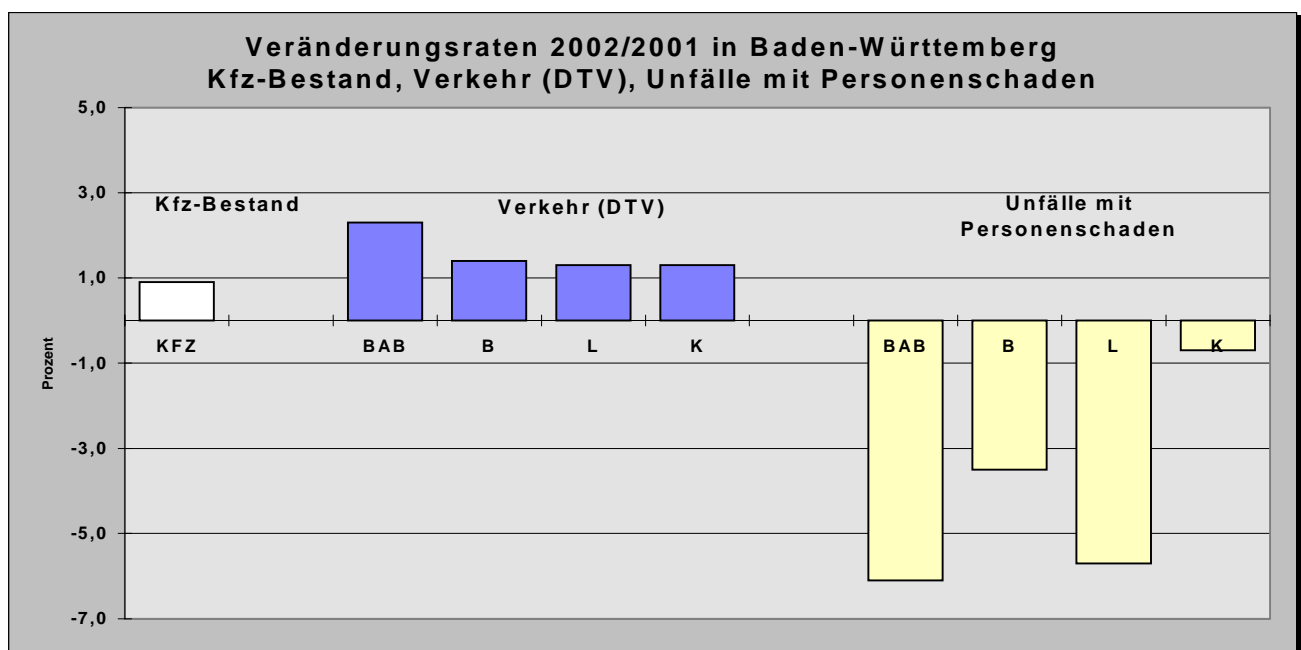
desstraßen (+ 1,4 %) sowie auf den Landes- und Kreisstraßen (+ 1,3 %) waren die Zuwächse geringer.

Die Anzahl der **Unfälle mit Personenschaden** verringerte sich auf allen Straßen insgesamt auf 42 050 (- 2,5 %). Dabei ging auch die Anzahl der Verletzten zurück auf 56 922 (-2,5 %), die Anzahl Getöteter stieg dagegen auf 895 (+6,3 %). Insgesamt starben auf den Außerortsstraßen 703 Menschen (+ 2,8 %). Auf den Autobahnen des Landes verringerten sich die Personenschadensunfälle auf 2 670 (- 6,1%), die Anzahl Getöteter erhöhte sich dort auf 105 (+ 25,0 %).

Die **Unfallraten** der Personenschadensunfälle verringerten sich auf den betrachteten Straßengruppen zwischen - 2,0 % (Kreisstraßen) und - 8,2 % (BAB).

Der **Kfz-Bestand** erhöhte sich um 0,9 % auf 7,325 Mio. Fahrzeuge zum 31.12.2002.

	Durchschnittlicher täglicher Verkehr		Jahresfahrleistung		Unfälle mit Personenschaden		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden	
	Kfz/24h	02/01	Mrd.Kfzkm	02/01	Anzahl	02/01	je Mrd.Kfzkm	02/01
Autobahnen	57 959	+ 2,3 %	21,774	+ 2,3 %	2 670	- 6,1 %	123	- 8,2 %
Bundesstraßen	12 861	+ 1,4 %	16,664	+ 1,4 %	4 821	- 3,5 %	289	- 4,8 %
Landesstraßen	4 770	+ 1,3 %	13,218	+ 1,3 %	4 964	- 5,7 %	376	- 6,9 %
Kreisstraßen	2 302	+ 1,3 %	7,915	+ 1,3 %	2 879	- 0,7 %	364	- 2,0 %



2 Verkehr

2.1 Kfz-Bestand

Der **Kfz-Bestand** (Kfz mit amtlichem Kennzeichen) hat in Baden-Württemberg 2002 weiterhin zugenommen. Am Jahresende waren 7,325 Mio. Kraftfahrzeuge registriert, das bedeutet gegenüber dem 31.12.01 einen Anstieg um 0,9 %. In den beiden Vorjahren waren die Zuwächse mit 2,0 % (01/00) bzw. 3,8 % (00/99) deutlich stärker ausgefallen.

Der **Pkw-Bestand** insgesamt erhöhte sich um 0,9 % auf 6,031 Mio. Fahrzeuge. Bei den Pkw mit weiblichen Haltern lag der Zuwachs mit +2,3 % wieder deutlich über dem Durchschnitt. Dadurch stieg der Anteil der auf Frauen zugelassenen Pkw von 27,8 % (2001) auf 28,2 %.

Überdurchschnittlich stieg auch 2002 wieder der Bestand an Pkw - Cabrios mit + 4,7 %. Der Anteil an den Pkw insgesamt stieg dadurch von 4,0 % im Vorjahr auf 4,2 % in 2002.

Differenziert nach Hubraumklassen ist der Bestand mit + 2,7 % bei den hubraumstarken Pkw in der Klasse mit 2000 ccm und mehr auch 2002 wieder am stärksten angestiegen. In den darunter liegenden Hubraumklassen war der Zuwachs mit + 0,5 % (1400 bis 1999 ccm) bzw. + 0,7 % (< 1400 ccm) deutlich geringer. Damit war der Anstieg in der kleinen Klasse - wenn auch nur geringfügig - erstmals seit Jahren höher als in der mittleren Klasse.

Hubraumklasse	Anteil	2002/2001
weniger als 1400 ccm	26,3 %	+ 0,7 %
1400 bis < 2000 ccm	55,4 %	+ 0,5 %
2000 ccm und mehr	18,3 %	+ 2,7 %

Bei den **Lastkraftwagen** war die Bestandsentwicklung mit - 0,8 % erstmals seit 1982 wieder rückläufig. Dabei hat der Bestand an Sattelzugmaschinen mit + 0,6 % auch 2002 weiterhin zugenommen. Verglichen mit dem Vorjahr (+ 4,0 %) hat sich der Zuwachs jedoch erheblich verringert.

Über dem Durchschnitt lag auch 2002 wieder der Zuwachs bei den **Krafträdern**. Durch den Anstieg um 2,4% betrug der Anteil der Kräder am Kfz-Bestand insgesamt am Jahresende 7,4%. Der Anteil **weiblicher Krad-Halter** blieb mit 14,1% gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert.

Der Bestand an **Leichtkrafträdern** nahm mit +4,5 % auch 2002 wieder stärker zu als der Krad-Bestand insgesamt. Der Unterschied hat sich jedoch weiter deutlich verringert, so dass die seit Februar 1996 geltende Regelung, dass Inhaber eines vor April 1980 erworbenen Pkw-Führerscheins auch Krafträder mit bis zu 125 ccm und maximal 11 kW fahren dürfen, kaum noch Auswirkungen auf die Bestandsentwicklung hat. Bis 2000 hatte die Regelung noch zu zweistelligen Zuwachsraten geführt.

Der Kfz-Bestand insgesamt entwickelte sich im **Bundesgebiet** - wie schon in den beiden Vorjahren - geringfügig schwächer als in Baden-Württemberg. Ausschlaggebend dafür waren der geringere Anstieg beim Pkw- und der stärkere Rückgang beim Lkw-Bestand. Bei den Krädern lag der bundesweite Bestandszuwachs wieder etwas höher.

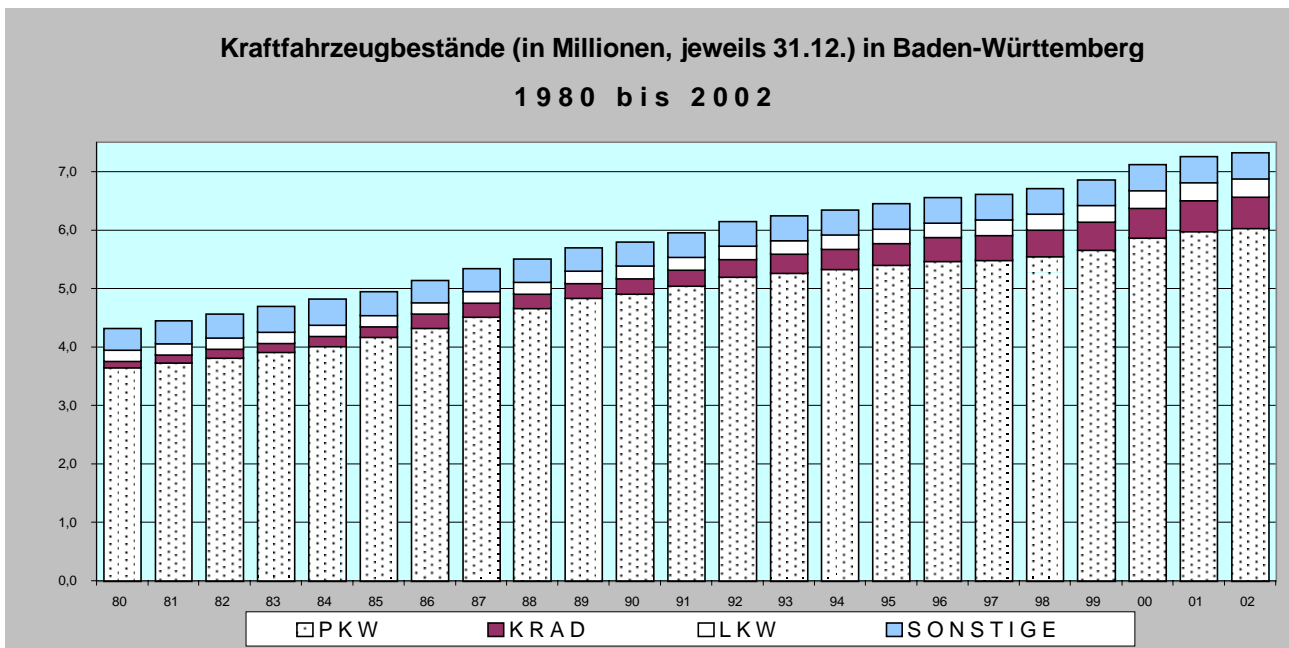
Kraftfahrzeugbestände am 31.12.2002 und Veränderungen zu 2001				
	K F Z	P K W	L K W	K R A D
Baden-Württemberg				
Bestand 2002	7 324 897	6 031 043	304 751	544 232
Veränderung 2002/2001	+ 0,9 %	+ 0,9 %	- 0,8 %	+ 2,4 %
Bundesgebiet				
Bestand 2002	53 655 835	44 657 303	2 619 267	3 656 873
Veränderung 2002/2001	+ 0,7 %	+ 0,6 %	- 1,1 %	+ 2,8 %

Bestandsentwicklung in Baden-Württemberg 1980 bis 2002

Der Bestand an **Kraftfahrzeugen insgesamt** (mit und ohne Kfz-Brief) hat sich zwischen 1980 und 2002 (jeweils 31.12.) um 69,7% auf über 7,3 Millionen erhöht. Besonders stark war der Zuwachs bei den **Krädern** von 114 Tsd. 1980 auf 544 Tsd. (+378%). Der **Pkw - Bestand** erhöhte sich in den vergangenen 22 Jahren um 65,2%, sein Anteil am Kfz - Bestand insgesamt betrug Ende 2002 82,3%.

Der **Lkw - Bestand** erhöhte sich seit 1980 um rd. 61%.

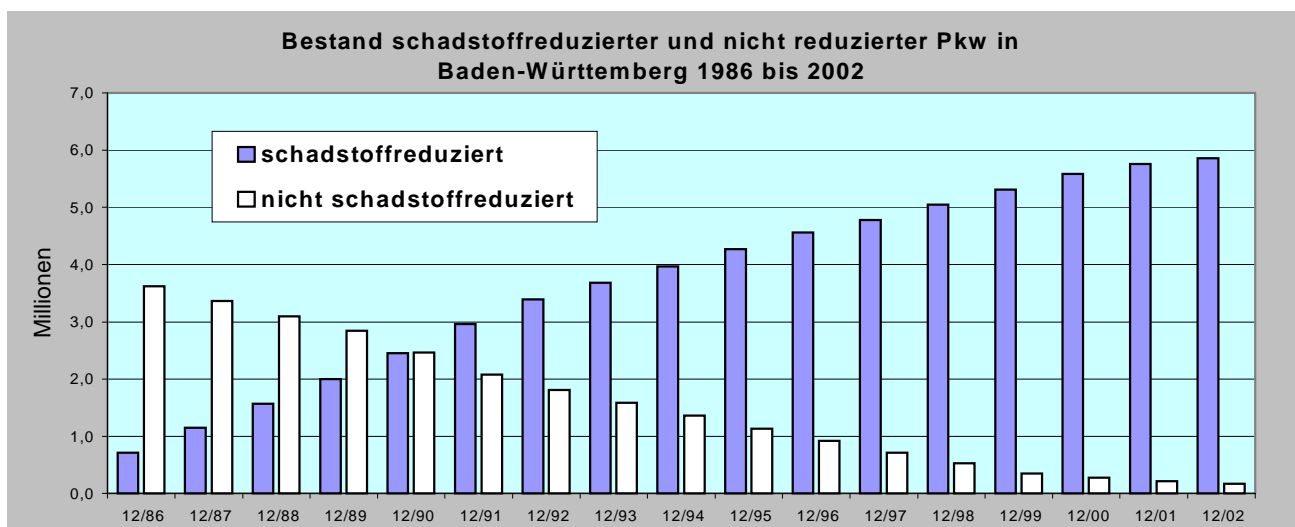
Der **Motorisierungsgrad** war 2002 mit 691 Kfz/1000 Einwohner um 50% höher als 1980 mit damals 460 Kfz/1000 Einwohner. Gegenüber dem Bundesgebiet (651 Kfz/1000 Einwohner) lag der Motorisierungsgrad 2002 in Baden - Württemberg um 6,1% höher.



Pkw-Bestand nach Schadstoffklassen

Von den zum Jahresende 2002 in Baden-Württemberg zugelassenen 6,031 Mio. Pkw waren 5,863 Mio. oder 97,2% (Bundesgebiet:

97,0%) schadstoffreduziert. 1986 waren es nur 710 Tsd. oder 16,4%.



2.2 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV)

Die Berechnungen zur Verkehrsentwicklung basieren auf der Datenauswertung von über 100 in Baden-Württemberg betriebenen automatischen Dauerzählstellen. Von 24 Zählgeräten auf Autobahnen, 49 auf Bundes- und 34 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 Veränderungs-raten berechnet, mit denen die straßenklas-senspezifischen DTV - Werte der flächendeckenden Straßenverkehrszählung 2000 fortge-schrieben werden.

Nach diesen Berechnungen hat der **Kfz-Verkehr** auf den freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs auch 2002 wieder zugenommen. Die Zuwächse waren stärker als im Vorjahr:

	DTV [Kfz/24h]	Veränderungen 2002/2001	
BAB	57 959	+ 1 295	+ 2,3 %
B	12 861	+ 176	+ 1,4 %
L	4 770	+ 61	+ 1,3 %
K	2 302	+ 30	+ 1,3 %

Auf den Autobahnen des Landes war der Verkehrszuwachs auch 2002 mit + 2,3 % wieder stärker als auf den Außerorts - Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit + 1,3 bis + 1,4 %.

An den **Sonn- und Feiertagen** war der Verkehrszuwachs stärker als im Jahr insgesamt::

- Autobahnen + 3,1%,
- Bundesstraßen + 3,4%,
- Landes- und Kreisstraßen + 3,2%.

Kfz - Verkehrsentwicklung 2002/2001 in einzelnen Bundesländern

	BAB	B	L
Baden-Württemberg	+2,3 %	+1,4 %	+1,3 %
Bayern	+1,7 %	+2,6 %	+0,5 %
Niedersachsen	+1,1 %	+0,5 %	
Nordrhein-Westfalen	+0,9 %	- 0,1 %	- 0,3 %
Sachsen	+3,4 %	- 1,8 %	- 2,4 %

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

Beim **Schwerverkehr (SV: alle Kraftfahrzeuge > 3,5 t zul. Gesamtgewicht inkl. Busse)** lagen die Zuwächse deutlich unter denen des Kfz-Verkehrs:

	DTV-SV [Kfz/24h]	2002/01	Anteil
BAB	8 524	+ 0,7 %	14,7 %
B	937	+ 0,1 %	7,3 %
L	256	+ 0,1 %	5,4 %

Autobahnen

Der DTV-Wert 2002 betrug auf den Autobahnen des Landes 57 959 Kfz/24h. Der **höchst-belastete** Abschnitt lag wie in den Vorjahren auf der **A 8** zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und dem Autobahnkreuz Stuttgart mit über **136 000 Kfz/24h** (+ 0,9 %) im jahrestäglichen Durchschnitt. Es folgten die **A 5** nördlich des Autobahndreiecks Karlsruhe mit mehr als **123 360 Kfz/24h** (- 2,1 %) und die **A 81** südlich des Autobahnkreuzes Stuttgart mit **122 180 Kfz/24h** (+ 2,2 %). Die Entwicklung an diesen hoch belasteten Abschnitten lag 2002 unter dem mittleren BAB - Zuwachs von + 2,3 %.

Der höchste **Tagesverkehr** wurde in der Ferienzeit am Freitag den 26.07. mit **163 440 Kfz** vom Zählgerät auf der A 5 nördlich vom AD Karlsruhe registriert. Hier wurde auch der höchste **Stundenwert** und zwar am Donnerstag den 31.10. mit **11 640 Kfz** zwischen 17 und 18 Uhr festgestellt.

straßen wurden in Bayern stärkere Zuwächse als in Baden-Württemberg registriert, in den anderen Ländern war die Entwicklung schwächer, in Nordrhein-Westfalen und Sachsen sogar rückläufig. In der benachbarten Schweiz wurde aus den überwiegend außerorts liegenden Zählstationen ein Zuwachs von 1,6 % (Nationalstraßen + 2,7 %) berechnet.

Baden-Württemberg hat auch im Jahr 2002 die höchstbelasteten Bundesstraßen aller Flächenländer und liegt bei den Autobahnen und Landesstraßen weiterhin an dritter Stelle.

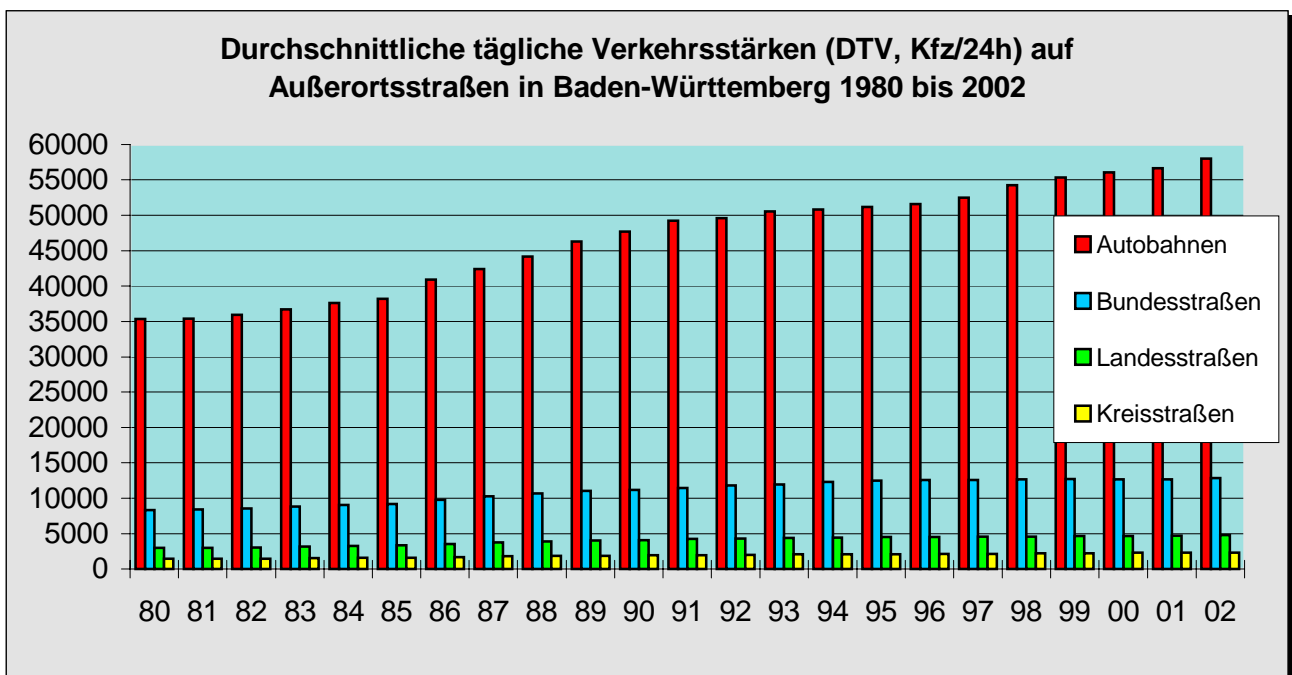
Langfristige DTV - Entwicklung in Baden-Württemberg

Zwischen 1980 und 2002 ist der Verkehr auf den Autobahnen um 64,2 % von 35 300 auf 57 959 Kfz/24h gestiegen, auf den Bundesstraßen um 53,6% von 8 370 auf 12 861 Kfz/24h, auf den Landesstraßen um 58,2 % von 3 015 auf 4 770 Kfz/24h und auf den Kreisstraßen um 58,0 % von 1 455 auf 2 302 Kfz/24h.

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

steilen Anstieg bis 1990 und danach durch wiederum relativ geringe Zunahmen gekennzeichnet, die sich auf den Bundesautobahnen aber in den letzten fünf Jahren wieder etwas verstärkt haben.

Der durchschnittliche jährliche Verkehrsanstieg lag zwischen 1980 und 1990 je nach Straßenklasse zwischen 3,2 % und 3,6 %. In dem Zeitraum 1990 bis 2002 verringerte sich der mittlere jährliche Zuwachs auf Werte zwischen 1,3% (B-Str.) und 1,8 % (BAB).



2.3 Jahresfahrleistungen

Die Jahresfahrleistungen haben sich in Baden-Württemberg aufgrund nur geringer Längenveränderungen der einzelnen Straßenklassen ähnlich entwickelt wie die DTV -

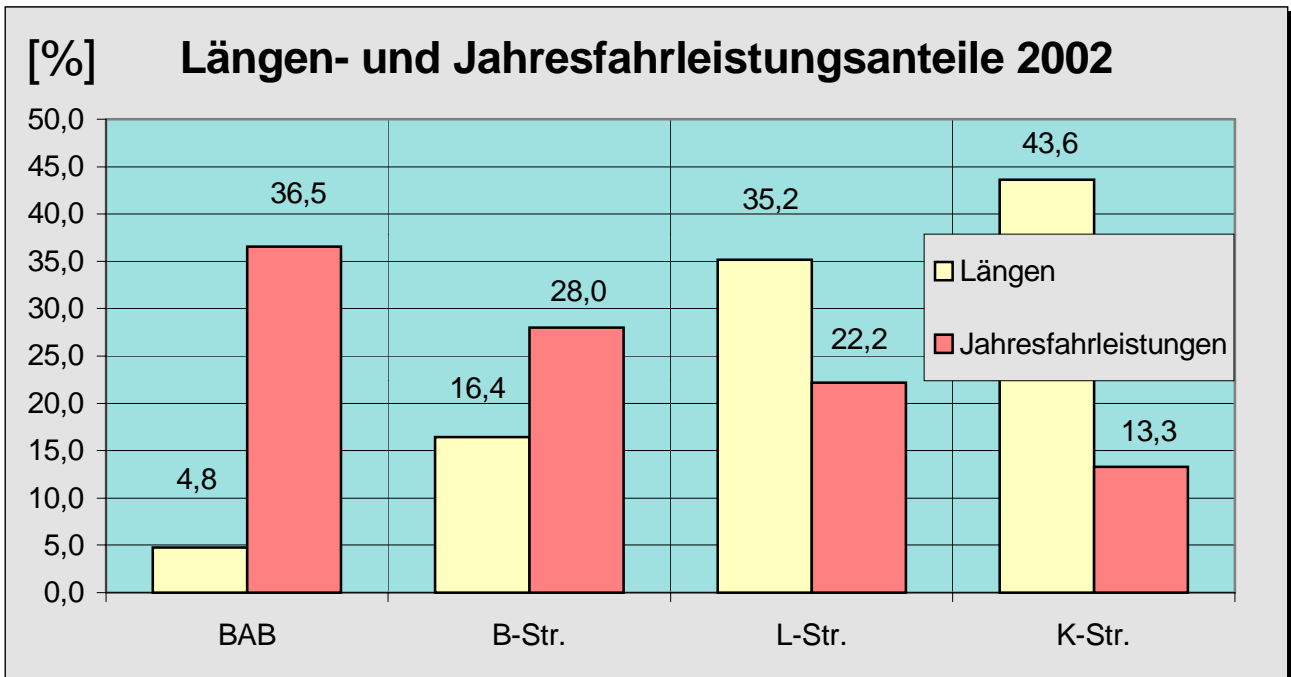
Werte. Auf den Autobahnen wurden 2002 von den Kraftfahrzeugen über 21,7 Mrd. Kilometer gefahren.

	Netzlänge ^{*)} [km]	Veränderung ^{*)} 2002/2001	Fahrleistung [Mrd.Kfzkm]	Veränderung 2002/2001
Autobahnen	1 029,3	-	21,774	+ 2,3 %
Bundesstraßen	3 550,0	-	16,664	+ 1,4 %
Landesstraßen	7 592,0	-	13,218	+ 1,3 %
Kreisstraßen	9 420,6	-	7,915	+ 1,3 %
BAB+B+L+K	21 591,9	-	59,572	+ 1,7 %

^{*)} außerorts, Stand 01.01.2001 (aktuelle Daten waren bis Redaktionsschluss nicht verfügbar)

Damit wurden hier auch 2002 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 2002 von allen Kraftfahrzeugen insgesamt 59,6 Mrd. Kfzkm zurückgelegt. Das sind 1,7 % mehr als im Vorjahr und 64,6 % mehr als 1980.

Der Fahrleistungsanteil der Autobahnen im Jahr 2002 betrug 36,5 %. Der Längenanteil am Außerortsnetz der BAB, B-, L- und K-Straßen insgesamt lag dagegen unter 5 %. Bei den Kreisstraßen waren die Verhältnisse umgekehrt: Einem nur geringen Fahrleistungsanteil von 13,3 % stand ein Längenanteil von fast 44% 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 Umwelt- und Verkehrsministeriums 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 Er-

hebungen 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 8 Grenzübergängen nach Frankreich und an 13 Übergängen zur Schweiz fest installiert und erfassen damit fast 90 % des grenzüberschreitenden Pkw-Verkehrs und annähernd 100 % des schweren Güterverkehrs (Lkw > 3,5 t mit und ohne Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge) mit Frankreich sowie 60 % des Pkw-Verkehrs und rd. 80 % 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 2002 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	126 000	108 012	1 836	879	496	4 675	1 992	2 074	6 036
2001/2000	+5,7%	+6,6%	+8,2%	-1,0%	-3,9%	+6,7%	-2,3%	-5,4%	-2,4%
Schweiz	216 297	195 438	4 679	885	796	7 240	2 481	1 820	2 940
2001/2000	-2,1%	-1,8%	-0,1%	-10,1%	-10,2%	+1,7%	-13,2%	-15,7%	-12,1%

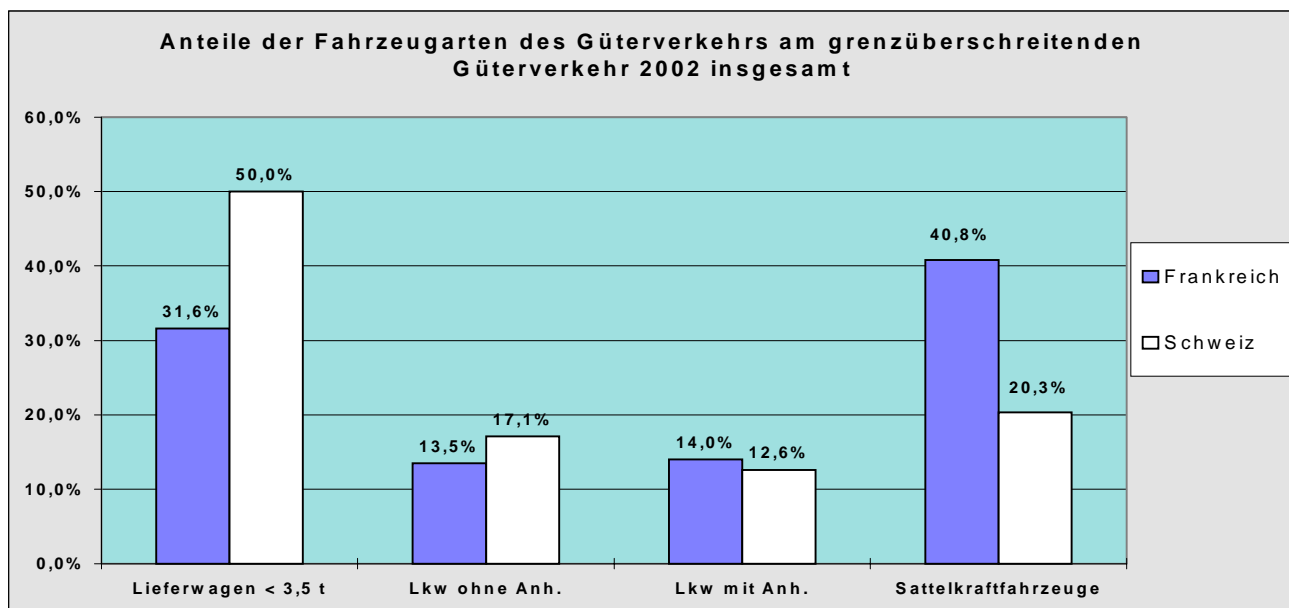
Der durchschnittliche tägliche **Kfz-Verkehr** erhöhte sich an den Grenzübergängen nach **Frankreich** um 5,7 %, zur **Schweiz** hin war er mit -2,1 % rückläufig.

Im **Personenverkehr** an den Grenzübergängen nach **Frankreich** haben sich der Pkw- und der Krad-Verkehr deutlich erhöht, bei den Pkw mit Anhängern und bei den Bussen war die Entwicklung rückläufig. An der **Schweizer** Grenze gab es bei allen Fahrzeugarten des Personenverkehrs Rückgänge, besonders stark bei den Pkw mit Anhängern und bei den Bussen.

Der **schwere Güterverkehr** mit Fahrzeugen über 3,5 t zul. Gesamtgewicht nahm sowohl an der Grenze mit Frankreich als auch mit der Schweiz ab. Besonders stark waren die Rückgänge an den Übergängen zur Schweiz mit -13,4% für Lkw > 3,5t mit und ohne Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge zusammen. An den Übergängen nach Frankreich war der

Rückgang bei diesen 3 Fahrzeugarten insgesamt mit -3,0% weniger stark. Der schwere Güterverkehr nach Frankreich wurde zu 59,8% mit Sattelkraftfahrzeugen, zu 20,5% mit Lastzügen und zu 19,7% mit Lkw ohne Anhänger abgewickelt. Beim schweren Güterverkehr zur Schweiz war der Anteil der Sattelkraftfahrzeuge mit 40,6% deutlich geringer, die Anteile der Lkw mit Anhänger und insbesondere ohne Anhänger waren dagegen mit 25,1% bzw. 34,2% deutlich höher als beim Grenzverkehr mit Frankreich. Bei der Beurteilung der Zahlen ist die in der Schweiz geltende „leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe“ zu berücksichtigen.

Der **leichte Güterverkehr** mit Fahrzeugen bis zu 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lieferwagen) hat an beiden Grenzen zugenommen. Mit +6,7% war der Zuwachs an den Grenzen nach Frankreich deutlich stärker als an den Grenzen zur Schweiz.



Höchstbelastete Grenzübergänge

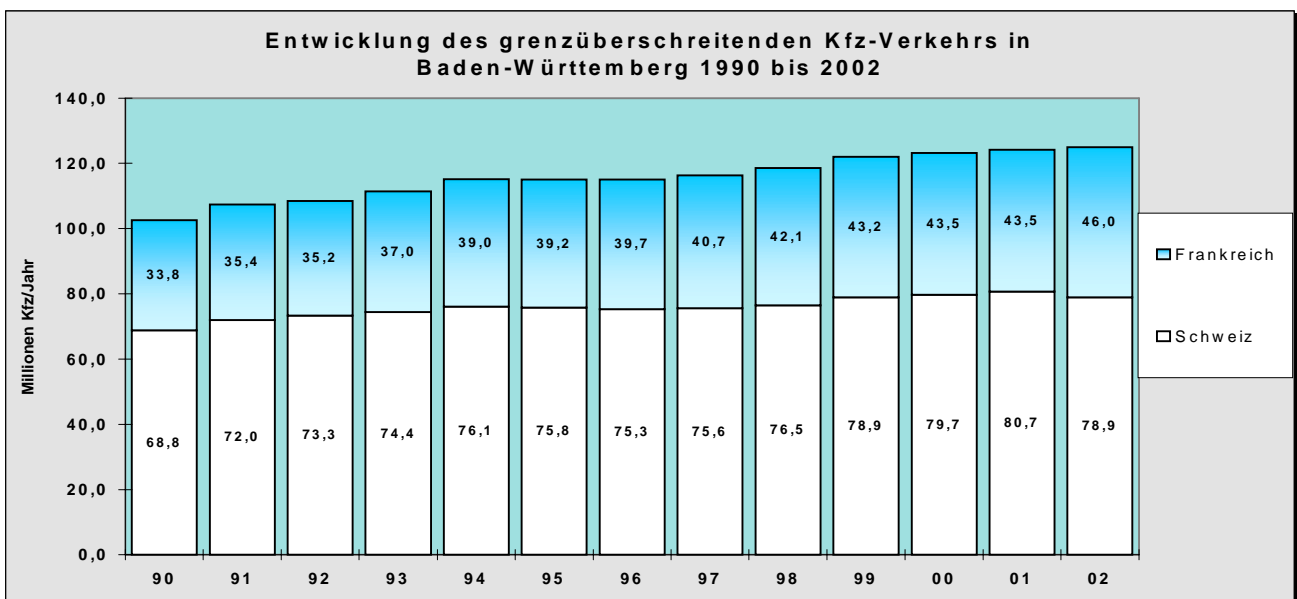
Der mit Abstand höchstbelastete Grenzübergang zwischen **Frankreich** und Baden-Württemberg war auch 2002 wieder die Europa-brücke bei Kehl (B 28). Mit durchschnittlich fast 30 000 Kfz/24h wurde dort knapp ein Viertel des gesamten grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs mit Frankreich abgewickelt. Spitzentag war Mittwoch der 08.05. (Feiertag in Frankreich) mit 45 670 Kfz im Tagesverkehr. Der höchste Stundenwert des Jahres wurde auf der Europabrücke am 30.12. mit 3 645 Kfz zwischen 15 und 16 Uhr registriert. Hochbelas-tete Übergänge waren weiterhin Weil-Palmrainbrücke (B 532) mit mehr als 16 700 Kfz/24h und einem Anteil von über 13 % am Grenzverkehr mit Frankreich sowie Neuenburg (A 5) mit knapp 15 000 Kfz/24h (11,9 %) gefolgt von Iffezheim (B 500) mit fast 14 500 Kfz/24h (11,5 %) und Breisach (B 31) mit rd. 14 000 Kfz/24h und einem Anteil von 11,1%.

Von den Grenzübergängen zwischen Baden-Württemberg und der **Schweiz** war der BAB-Übergang Weil am Rhein (A 5) mit rd. 32 700 Kfz/24h der höchstbelastete. Hier wurden ca. 15 % des Grenzverkehrs mit der Schweiz abgewickelt. Spitzentag war Freitag der 19.07. (Beginn der Sommerferien in Nordrhein-Westfalen) mit über 53 000 Kraftfahrzeugen. Die Spitzenstunde wurde ebenfalls für Freitag, 19.07. mit 4 350 Kfz zwischen 16 und 17 Uhr ermittelt. Die zweithöchste Belastung hatte Lörrach-Stetten (B 317) mit 16 100 Kfz/24h (7,5 %) gefolgt von Weil-Friedlingen (B 317) mit 11 900 (5,5 %) und Bietingen (B 34) mit 11 350 (5,3%). Verursacht durch die neue Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (B 33n) mit 9 400 Kfz/24h war der Verkehr in Kon-stanz-Kreuzlinger Tor (B 33) auch 2002 wieder rückläufig (3 500 Kfz/24h; -8,4%).

Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr 1990 bis 2002

Im Jahr 2002 haben insgesamt 124,9 Millionen Kraftfahrzeuge die Grenzen des Landes nach Frankreich und zur Schweiz passiert, davon 46,0 Millionen oder 36,8 % die französischen, 78,9 Millionen oder 63,2 % die schweizer Grenzen. Seit 1990 (Beginn der systematischen Erhebungen) ist der grenzüberschrei-tende Kfz-Verkehr insgesamt um 21,7 % ge-stiegen, mit Frankreich um 36,1 %, mit der Schweiz um ca. 14,7 %.

Seit Inkrafttreten des Schengener Abkommens (1992) ist der grenzüberschreitende Verkehr insgesamt um 15,1 % angestiegen, zwischen Frankreich und Baden-Württemberg betrug der Zuwachs fast 30,7%, zwischen der Schweiz und Baden - Württemberg 7,7 %. Die Fahrleis-tung auf den Außerortsstraßen des Landes insgesamt ist in diesem Zeitraum um 12,7 % angestiegen.



3 Unfallgeschehen

3.1 Unfallsituation 2002/2001

Von der Polizei des Landes wird bei der Unfallaufnahme nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden¹⁾ und Unfällen mit Personenschaden differenziert. Die Unfallentwicklung 2002 war, differenziert nach den verschiedenen Unfallkategorien, unterschiedlich:

- Auf allen Straßen des Landes wurden insgesamt 221 910 Straßenverkehrsunfälle registriert. Dies ist im Vergleich zu 2001 (227 589) ein Rückgang von -2,5 %. Bei den Unfällen mit nur Sachschaden waren die Verhältnisse mit -2,3 % ähnlich (2002: 179 860; 2001: 184 170).
- Die Zahl der **Unfälle mit Personenschaden** ging um 2,5 % zurück auf 42 050. Die Zahl der bei diesen Unfällen insgesamt verletzten Personen verringerte sich ebenfalls um 2,5 % und zwar auf 56 922. Dabei veränderte sich die Anzahl Leichtverletzter (46 222: -1,3 %) weniger stark, die Anzahl Schwerverletzter (10 700) war dagegen mit -7,2 % deutlich stärker rückläufig. Leider ist die Anzahl getöteter Verkehrsteilnehmer nach dem Tiefststand in 2000 und dem leichten Anstieg in 2001 (+1,7 %) im Jahr 2002 wieder deutlich angestiegen und zwar um 6,3 % auf 895.
- **Innerorts** (einschl. Gemeindestraßen) gab es Rückgänge bei den Unfällen mit Perso-

nenschaden (-1,3 %) und bei den Schwerverletzten (-7,6 %). Die Anzahl Getöteter stieg dagegen erheblich (+21,5 %).

- **Außerorts** war die Anzahl der Personenschadensunfälle (-4,3%) und der Schwerverletzten (-6,9%) rückläufig, die Anzahl Getöteter nahm auch hier zu (+2,8%).
- Die **Autobahnen** verzeichneten 2002 bei den Schwerverletzten einen Rückgang (-3,2%), bei den Getöteten (+25,0%) leider einen deutlichen Anstieg.
- Auf den **übrigen Außerortsstraßen insgesamt** war die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden (-4,0%) und die der Schwerverletzten (-7,4%) rückläufig, die Anzahl Getöteter (-0,3%) veränderte sich kaum. Auf den Außerorts-Bundestraßen erhöhte sich die Anzahl Getöteter (+6,5%), auf den Landes-, Kreis und Gemeindestraßen war die Entwicklung dagegen rückläufig (-4% bis -7%).

Im **Bundesgebiet** sank die Anzahl der Personenschadensunfälle nach vorläufigen Zahlen um 2 % auf 362 020. Die Zahl der Getöteten verringerte sich um 2,1 % auf 6 828. Dabei wurde - wie im Vorjahr - ein neuer Tiefststand bei der Anzahl getöteter Personen seit Einführung der Statistik im Jahr 1953 verzeichnet.

Unfälle und Verunglückte 2002 in Baden-Württemberg und Veränderungen 2002/2001				
	Unfälle mit Personenschaden	Dabei Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete
Alle Straßen	42 050 - 2,5 %	46 222 - 1,3 %	10 700 - 7,2 %	895 + 6,3 %
davon				
innerorts	25 121 - 1,3 %	26 806 + 0,7 %	4 672 - 7,6 %	192 + 21,5 %
außerorts	16 929 - 4,3 %	19 416 - 3,9 %	6 028 - 6,9 %	703 + 2,8 %
darunter				
Autobahnen	2 670 - 6,1 %	3 624 - 7,8 %	758 - 3,2 %	105 + 25,0 %
übrige Straßen	14 259 - 4,0 %	15 792 - 3,0 %	5 270 - 7,4 %	598 - 0,3 %
darunter				
Bundesstraßen	4 821 - 3,5 %	6 020 - 0,8 %	1 648 - 7,9 %	228 + 6,5 %
Landesstraßen	4 964 - 5,7 %	5 380 - 7,0 %	1 920 - 5,7 %	198 - 3,9 %
Kreisstraßen	2 879 - 0,7 %	2 883 + 1,8 %	1 132 - 7,1 %	130 - 3,7 %
Gemeindestraßen	1 595 - 5,9 %	1 509 - 5,2 %	570 -11,8 %	42 - 6,7 %

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 2002

Aufgrund von 1995 vorgenommenen Änderungen bei der statistischen Registrierung von Sachschadensunfällen (seit 1995 gilt die Definition entsprechend der Fußnote S. 9) muß sich die Entwicklungsbetrachtung 1970 bis 2002 auf die Unfälle mit Personenschaden und auf die bei diesen Unfällen Verletzten und Getöteten beschränken:

° 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 Tiefststand bei den Unfällen mit Personenschaden auf den Straßen des Landes registriert. Mit 42 050 lag die Zahl dieser Unfälle 2002 zwar um 22 % unter der bisherigen Höchstzahl von 54 008 aus dem Jahre 1978, der vorläufige Tiefststand des Jahres 1996 wurde 2002 jedoch um 11,3 % (Vorjahr 14,2%) überschritten.

° Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen **verunglückten** Personen ging zwischen 1970 und 2002 von 77 410 auf 57 817 um 25,3 % zurück. Bei den Getöteten war der Rückgang erfreulicherweise am stärksten: Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer betrug nur noch rd. ein Drittel der 1970 getöteten.

	2002	1970	2002/70
Getötete	895	2 798	- 68,0%
Schwerverletzte	10 700	22 822	- 53,1%
Leichtverletzte	46 222	51 790	- 10,8%

° 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. 2002 waren es mit 254 bzw. 21 deutlich weniger. Im Vorjahr waren bei insgesamt mehr Personenschadensunfällen 267 Schwerverletzte und 20 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 Unfallraten wurden auch 2002 - bei einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr von 8,2 % - wieder für die Autobahnen ermittelt (123 Unfälle mit Personenschaden je Mrd.Kfzkm). Am höchsten waren die Unfallraten auf den Landesstraßen (376), gefolgt von den Kreisstraßen (364) und den Bundesstraßen (289).

Die **Unfallraten der Personenschadensunfälle** gingen auf allen Straßen zurück, auf den Autobahnen war der Rückgang am stärksten (s. Tabelle).

Bei den **Verletztenraten** waren die Verhältnisse tendenziell ähnlich.

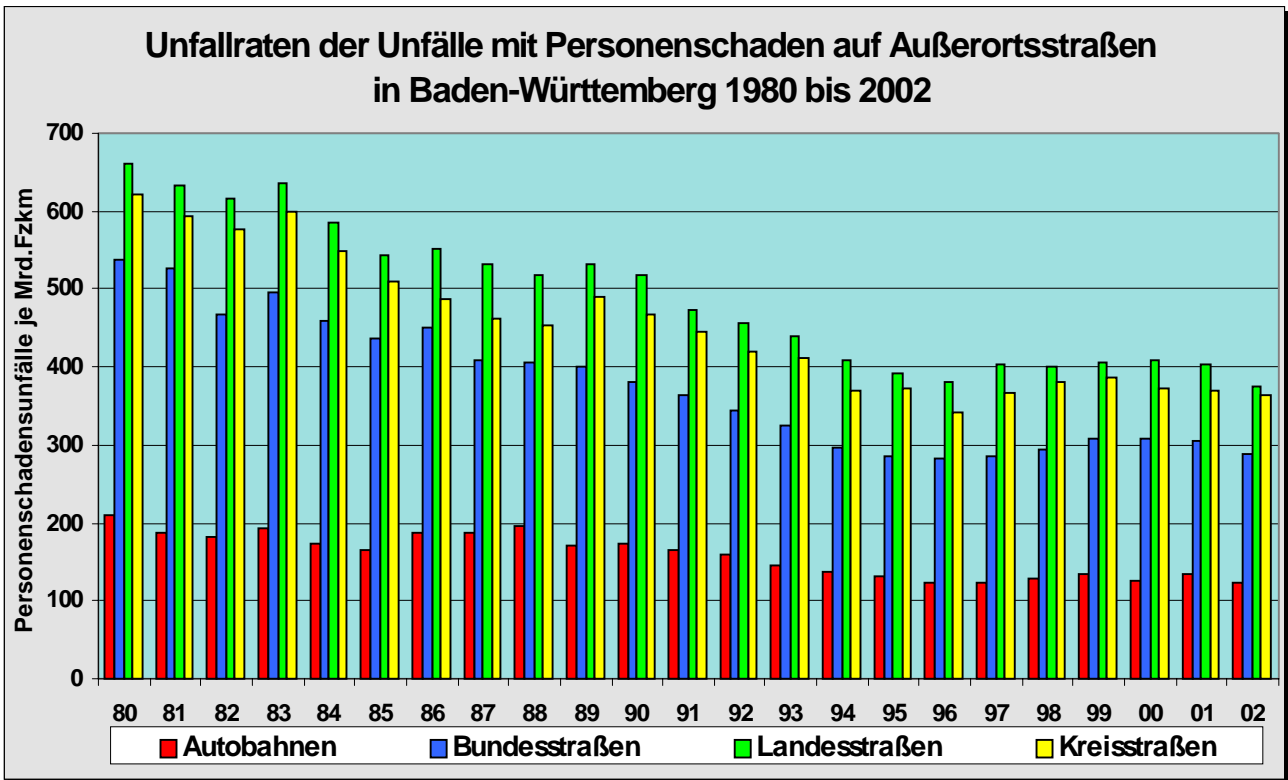
Die **Getötetenraten** erhöhten sich auf den Autobahnen um 22,2 % und auf den Bundesstraßen um 5,1 %. Auf den Landes- und Kreisstraßen gingen die Getötetenraten um jeweils etwa 5 % zurück.

Unfallraten (Unfälle je Mrd.Kfzkm) 2002 außerorts und Veränderungen zu 2001								
	Autobahnen		Bundesstraßen		Landesstraßen		Kreisstraßen	
Unfälle mit Personenschaden	123	- 8,2%	289	- 4,8%	376	- 6,9%	364	- 2,0%
Verletzte	201	- 9,1%	460	- 3,8%	552	- 7,9%	507	- 2,2%
Getötete	5	+22,2%	14	+ 5,1%	15	- 5,1%	16	- 5,0%

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.

	2002/90	2002/85	2002/80
BAB	- 30,0 %	- 25,8 %	- 41,6 %
B	- 24,2 %	- 34,0 %	- 46,4 %
L	- 27,8 %	- 31,0 %	- 43,3 %
K	- 22,2 %	- 28,8 %	- 41,5 %



3.4 Unfallursachen

Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden waren 2002 (Zahlen des Vorjahres in Klammern):

- Fehler der Fahrer von Kraftfahrzeugen: Sie verursachten innerorts 80,6 % (80,7 %), außerorts 93,5 % (93,9 %) aller Personenschadensunfälle:

	innerorts %	außerorts %
Pkw-Fahrer	67,1 (67,1)	74,5 (75,0)
Krad-Fahrer	6,6 (6,8)	9,4 (8,7)
Lkw-Fahrer	5,6 (5,6)	8,4 (8,8)
Fahrer anderer Kfz	0,7 (1,2)	0,9 (1,4)

- Radfahrer verursachten innerorts 13,0 % (12,8 %), außerorts 4,9 % (4,7 %),
- Fußgänger innerorts 5,4 % (5,5 %), außerorts 0,8 % (0,6 %) der Personenschadensunfälle,
- Schlechte Straßenverhältnisse haben innerorts 2,9 % (3,3 %) und außerorts 8,3 % (11,2 %) 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 2002 - nach Ortslagen getrennt - unterschiedlich (Vorjahreszahlen in Klammern):

Innerorts überwogen

- Mißachten der Vorfahrt: 23,3% (22,6%),
- Abbiegen, Wenden, Einbiegen: 20,2% (20,2%),
- nicht angepaßte Geschwindigkeit: 14,4% (14,8%),
- zu geringer Abstand: 13,8% (13,1%),
- Alkohol: 6,8% (6,4%),
- falsche Straßenbenutzung: 4,0% (3,9%),
- Überholen: 2,8 % (2,7 %).

Außerorts überwogen

- Geschwindigkeit: 40,3 % (41,6 %),
- Mißachten der Vorfahrt: 14,2 % (14,4 %),
- zu geringer Abstand 12,5 % (11,3 %),
- Überholen: 8,6 % (8,9 %),
- Alkohol: 7,9 % (8,4 %),
- Ab-, Einbiegen, Wenden: 7,2 % (7,6 %).

Durch Alkoholeinfluß oder nichtangepasste Geschwindigkeit wurden 2002 von Kfz - Fahrern verursacht:

- 14 227 oder 30,8% der Leichtverletzten, (6,5% Alkohol, 24,3% Geschwindigkeit),
- 5 163 oder 48,3% der Schwerverletzten, (10,9% Alkohol, 37,4% Geschwindigkeit),
- 602 oder 67,3% der Getöteten, (12,6% Alkohol, 54,7% Geschwindigkeit).

Trotz der weiteren Abnahme der Alkoholunfälle um 2,6% von 3 135 auf 3 055 (0,5-Promille-Grenze seit dem 28.04.98), bleibt „Alkohol am Steuer“ neben zu hoher Geschwindigkeit weiter eine der Hauptursachen für Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten.

Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge waren 2002 Hauptverursacher (Vorjahreszahlen in Klammern):

	innerorts (%)	außerorts (%)
Pkw-Fahrer	47,4 (40,5)	73,1 (71,8)
Krad-Fahrer	9,4 (12,0)	12,4 (13,9)
Lkw-Fahrer	7,8 (13,3)	6,0 (6,7)
Busfahrer	0,0 (0,0)	0,3 (0,7)
Radfahrer	14,1 (15,2)	3,8 (3,4)
Fußgänger	18,2 (17,7)	3,1 (2,2)

Auf den Autobahnen waren Pkw-Fahrer bei 70,5% (67,9%) der Getöteten und Lkw-Fahrer bei 21,9 % (21,1 %) die Hauptschuldigen.

Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme

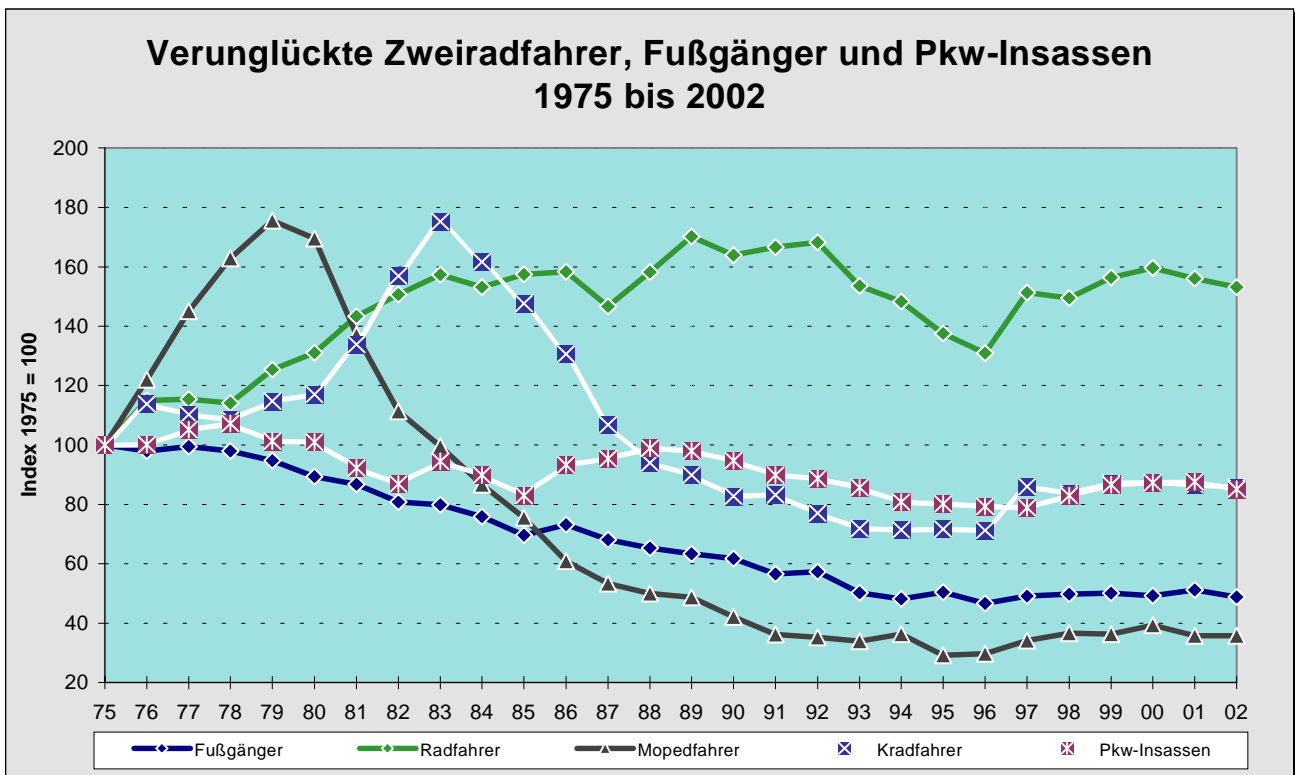
Die Anzahl **Verunglückter** ist 2002 gegenüber dem Vorjahr um 2,3 % gesunken. Etwas stärker war der Rückgang bei den Lkw - Insassen (-4,4%) und den Fußgängern (-4,5%) Deutlich angestiegen ist dagegen die Zahl der Verunglückten bei den „sonstigen“ Verkehrsteilnehmern (+10,9%), bei denen im Vorjahr ein Rückgang von knapp 18 % registriert worden war.

Bei den **Getöteten** gab es insgesamt eine Zunahme (+6,3%), diese wurde verursacht durch den Anstieg bei den Pkw-Insassen (+6,4%) und durch die erhebliche prozentualen Zuwächse bei den Mofa/Mopedfahrern (+18,2%), den Fußgängern (+27,2%) und den Lkw - Insassen (+40,0%). Rückläufig war die Anzahl Getöteter nur bei den Radfahrern (-1,3%) und Motorradfahrern (-8,0%; Vorjahr: +41,5%).

	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	02/01	Anteil	Anzahl	02/01	Anteil	Anzahl	02/01	Anteil
Pkw-Insassen	36 049	- 2,9%	63,3%	512	+ 6,4%	57,2%	36 561	- 2,8%	63,2%
Lkw-Insassen	1 564	- 4,9%	2,7%	28	+40,0%	3,1%	1 592	- 4,4%	2,8%
Motorradfahrer	5 405	- 0,8%	9,5%	138	- 8,0%	15,4%	5 543	- 1,0%	9,6%
Mofa-/Mopedfahrer	1 615	- 0,1%	2,8%	13	+18,2%	1,5%	1 628	+ 0,1%	2,8%
Radfahrer	7 404	- 1,9%	13,0%	75	- 1,3%	8,4%	7 479	- 1,9%	12,9%
Fußgänger	3 830	- 5,2%	6,7%	117	+27,2%	13,1%	3 947	- 4,5%	6,8%
Sonstige	1 055	+11,1%	1,9%	12	0,0%	1,3%	1 067	+10,9%	1,8%
Insgesamt	56 922	- 2,5%	100,0%	895	+ 6,3%	100,0%	57 817	- 2,3%	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 -14,8 % auf 36 561 rückläufig und lag 2002 um über 20% unter dem Höchststand des Jahres 1978 von mehr als 46 000 aber auch um 8,0 % über dem bisherigen Tiefstand des Jahres 1997 von 33 864.
- 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. 5 543 verunglückte Kradfahrer im Jahr 2002 bedeuten - bezogen auf den Höchststand von 1983 - einen Rückgang von 51 %. Bezogen auf den Tiefstand 1996 von 4 610 liegt die Zahl jedoch um 933 oder 20,2 % 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. 2002 wurden 1 628 verunglückte Mofa-/Mopedfahrer registriert. Das waren 64 % weniger als 1975 und fast 80 % weniger als 1979. Gegenüber 1995 ist dies aber wieder ein Anstieg von 22,4 %.
- 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, 2002 waren es mit 3 947 51,2 % weniger, gegenüber dem Tiefstand von 1996 jedoch 4,6 % 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 liegt die Anzahl verunglückter Radfahrer zwischen 7 300 und rd. 7 800. Mit 7 479 ist sie 2002 um 17 % höher als 1996 und um 10 % niedriger als 1989 mit damals 8 307 Verunglückten.

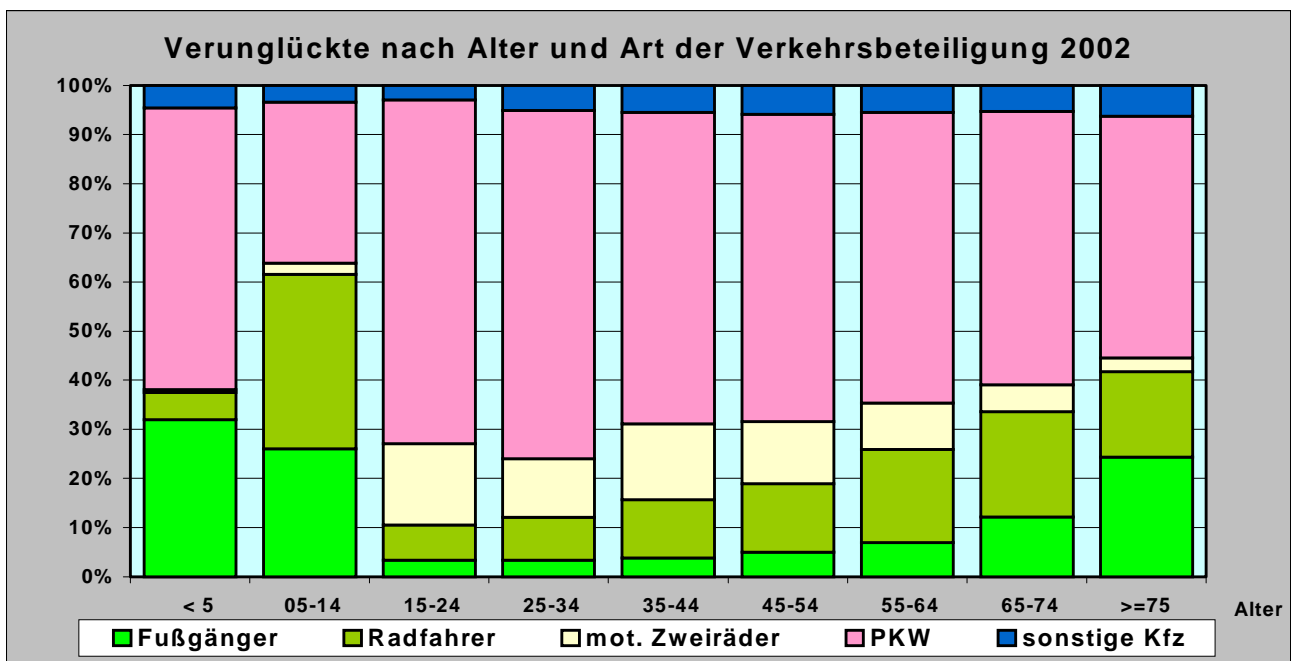


Verunglückte nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung

Von den in Baden-Württemberg im Jahr 2002 verunglückten 57 817 Verkehrsteilnehmern waren 8,1% unter 15 Jahre alt, 65,2 % lagen in der Altersklasse 15 bis 44 Jahre, 26,7 % der Verunglückten war 45 Jahre und älter. Je nach Alter war die Verkehrsteilnahme sehr unterschiedlich:

- Kinder im Alter bis zu 5 Jahren verunglückten überwiegend als Kfz-Mitfahrer (62%) oder als Fußgänger (32 %).
- Bei den 5- bis 14-Jährigen überwiegt mit 36 % die Beteiligung als Radfahrer.

- Die in den danach folgenden Altersklassen Verunglückten sind überwiegend Fahrer oder Mitfahrer von Pkw, dies gilt mit 80% insbesondere für die Altersgruppe 18 bis 24. Zwischen 15 und 18 ist der Anteil der Personen, die mit motorisierten Zweirädern verunglückten, besonders hoch (43%). Zwischen 19 und 54 liegt er dann je nach Altersgruppe bei 12% bis 17%.
- Ab dem 55. Lebensjahr steigt wieder der Anteil der Fußgänger und Radfahrer an den Verunglückten, in der Altersklasse 75 und älter ist er dann mit zusammen 42 % fast so hoch wie der Anteil der Pkw-Fahrer oder -Mitfahrer (49 %).



4 Ausblick auf 2003

Verkehr

Nach den bei Redaktionsschluß aus automatischen Dauerzählstellen vorliegenden Zahlen zur Verkehrsentwicklung des 1. Quartals 2003 ergeben sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf den Außerortsstraßen folgende Entwicklungen des Kfz - Verkehrs:

- Autobahnen - 2,3 %,
- Bundesstraßen - 1,1 %,
- Landesstraßen - 1,1%.

Unfälle

Nach Zahlen des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg, Stuttgart, verlief die Unfallentwicklung des 1. Quartals 2003 im Vergleich zum Vorjahresquartal wie folgt:

- Unfälle mit Personenschaden: - 8,4 %,
- Leichtverletzte Personen: - 8,2 %,
- Schwerverletzte Personen: + 10,2 %,
- Getötete: + 19,0 %.

Quellen

Krafftahrt - Bundesamt, Flensburg, Statistische Mitteilungen, Reihe 2

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, Ergebnisse aus automatischen Dauerzählungen 2002 im Internet, <http://www.mwmtv.nrw.de>

Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg, Abt. Straßenwesen, Stuttgart, Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg (Hrsg. Landesamt für Straßenwesen Baden-Württemberg, Stuttgart)

Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau, Hannover, Straßenverkehr in Niedersachsen, Ergebnisse automatischer Dauerzählungen an den Bundesfernstraßen

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, München, Verkehrs- und Unfallgeschehen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs in Bayern, Jahresbericht 2002

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Abt. Straßenbau, Straßenverkehr, Dresden, Automatische Straßenverkehrszählungen in Sachsen, Januar - Dezember 2002

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 2002

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:

Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg

Abt. Straßenwesen

Kernerplatz 9

70182 Stuttgart

Bearbeitung:

Büro für angewandte Statistik

Prämienstraße 19

52076 Aachen

Juli 2003