

# Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg

Dagmar Glaser



Dipl.-Volkswirtin Dagmar Glaser ist Referentin im Referat „Unternehmensregister, Tourismus und Verkehr, Außenhandel“ des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg.

Die Europäische Kommission hat sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union vom Jahr 2001 bis zum Jahr 2010 zu halbieren. Auch wenn die Zahl der Todesopfer von 842 Personen im Jahr 2001 auf den bisher niedrigsten Stand von 633 im Jahr 2005 gesunken ist, lassen die Unfallbilanz 2006 mit 681 Verkehrstoten sowie die aktuelle Entwicklung ein Nichterreichen dieses Ziels in Baden-Württemberg vermuten. Im ersten Halbjahr 2007 kamen bisher 311 Personen bei Verkehrsunfällen ums Leben, im Vorjahreszeitraum waren es 310.

gegangen. Sowohl die Zahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden (17 200) als auch die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (40 100) ist mit 5,6 % beziehungsweise 0,3 % rückläufig gewesen. Ausschlaggebend für den geringfügigen Anstieg der Gesamtunfallzahl ist demnach die Entwicklung der „Bagatellunfälle“, deren Zahl mit 177 100 im Vergleich zum Vorjahr um 1,1 % angestiegen ist. Erfreulicherweise sind mit 53 700 verunglückten Personen 0,6 % weniger Verkehrsteilnehmer zu Schaden gekommen als im Vorjahr (54 000). Mit einer Zunahme der Zahl der Verkehrstoten auf 681 Tote hat sich der rückläufige Trend tödlicher Unfälle der vergangenen Jahre nicht fortgesetzt.

## 2006 verloren täglich zwei Menschen ihr Leben im Straßenverkehr

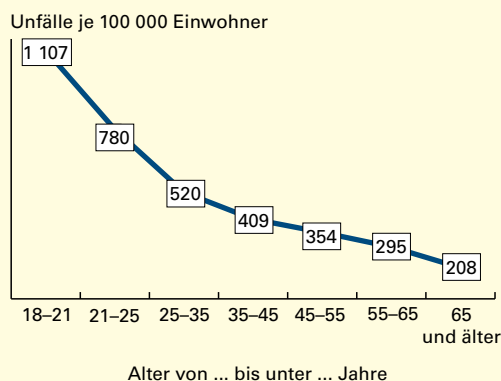
Im vergangenen Jahr ereignete sich etwa jede zweite Minute ein Verkehrsunfall auf baden-württembergischen Straßen. Pro Stunde wurden sechs Personen bei Verkehrsunfällen verletzt. Täglich verloren fast zwei Menschen ihr Leben im Straßenverkehr.

Mit etwa 234 000 hat sich die Zahl der von der Polizei insgesamt in Baden-Württemberg aufgenommenen Verkehrsunfälle im Jahr 2006 gegenüber 2005 nur geringfügig um 0,4 % erhöht. Da aber die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge um 0,9 % zugenommen hat, ist die Unfallgefahr gemessen am Fahrzeugbestand zurück-

## Rückgang der Verkehrstoten auf ein Viertel des Höchststandes

Dennoch war das Fahren auf Baden-Württembergs Straßen noch nie so sicher wie heute. Seit Einführung der Straßenverkehrsunfallstatistik im Jahr 1953 nahm die Zahl der Verkehrstoten in Baden-Württemberg von 1 819 zunächst bis auf 2 919 Personen – den Höchststand im Jahr 1972 – zu. Danach sank sie fast kontinuierlich ab und erreichte 2005 den bisher niedrigsten Stand mit 633. Der Rückgang der Verkehrstoten auf ein Viertel des Höchststandes ist vor allem deshalb bemerkenswert, da in der gleichen Zeit die Zahl der in Baden-Württemberg zugelassenen Pkw von 2,5 Mill. auf 6,3 Mill. und damit um fast 160 % gestiegen ist. Die Gründe für diese positive Entwicklung sind vielfältig: Verkehrsrechtliche und straßenbauliche Maßnahmen haben ebenso wie eine ständige Verbesserung der Sicherheit und technischen Ausstattung der Fahrzeuge dazu beigetragen. Nicht zuletzt haben eine optimierte Notfallmedizin, mehr Verkehrserziehung und -aufklärung viele Todesopfer im Straßenverkehr verhindert. Allerdings gab es im Jahr 2006 mit 681 tödlich Verunglückten 48 Todesfälle mehr als im Jahr zuvor.

### S1 Unfallhäufigkeit nach Altersklassen der Unfallverursacher bei Unfällen mit Personenschaden 2006



## Zahl der verunglückten Kinder ist zurückgegangen

Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Mangelnde Erfahrung und geringeres Reaktions-

vermögen führen zu einer besonderen Gefährdung. Im Jahr 2006 verunglückten 4 370 Kinder im Alter unter 15 Jahren auf Baden-Württembergs Straßen. Das waren 7 % weniger als im Vorjahr. 19 der Kinder wurden im Straßenverkehr getötet, das war ein Kind mehr als 2005. Insgesamt betrug 2006 der Anteil der Kinder an allen Verunglückten im Straßenverkehr 8 %, während ihr Bevölkerungsanteil bei 15 % liegt. Von den 4 370 Kindern verunglückten

1 568 oder 36 % als Fahrradfahrer,  
1 431 oder 33 % als Mitfahrer eines Pkws,  
1 096 oder 25 % als Fußgänger.

**Junge Erwachsene überdurchschnittlich im Straßenverkehr gefährdet**

Junge Erwachsene zählen zur Gruppe der besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer. Das Erreichen der Volljährigkeit und die neu erworbene Fahrerlaubnis bedeuten mehr Mobilität im Leben vieler junger Menschen. Hinzu kommt die mangelnde Fahrpraxis. Im Jahr 2006 verunglückten in Baden-Württemberg insgesamt 10 584 junge Erwachsene im Alter von 18 bis 24 Jahren. Das waren 4 % weniger als im Vorjahr. Damit gehört jeder 5. Verunglückte und jeder 5. im Straßenverkehr Getötete zu dieser Altersgruppe. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung betrug dagegen nur 8 %. Damit ist das Risiko dieser Altersgruppe tödlich zu verunglücken 2,5-mal so hoch wie ihr Anteil an der Bevölkerung. 75 % der jungen Erwachsenen verunglückten als Pkw-Insassen.

**2006 verunglückten mehr Senioren im Verkehr**

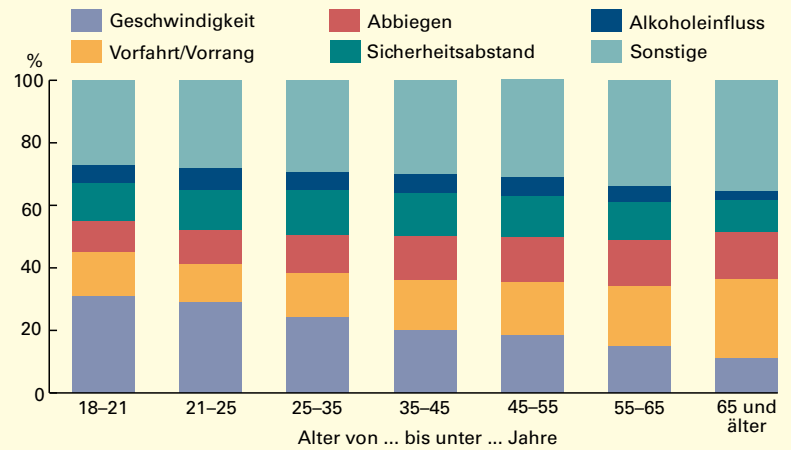
Ältere Menschen sind weniger häufig an Unfällen beteiligt als jüngere. Im Jahr 2006 verunglückten in Baden-Württemberg 5 109 Personen über 65 Jahre im Straßenverkehr, 9 % mehr als im Vorjahr. Senioren haben damit einen Anteil an der Gesamtzahl der Verunglückten von knapp 10 %, ihr Bevölkerungsanteil beträgt jedoch 17 %. Ältere Menschen sind zwar in weniger Unfälle verwickelt bzw. seltener Unfallverursacher als andere Altersgruppen (siehe Schaubild 1), erleiden aber deutlich schlimmere Unfallfolgen. So waren im vergangenen Jahr ein Viertel der Getöteten 65 Jahre und älter. Nach wie vor verunglückt die Hälfte der Senioren als Pkw-Insassen.

**Nicht angepasste Geschwindigkeit häufigste Unfallursache**

Die Polizei kann nach Beurteilung des Unfallhergangs beim Hauptverursacher und einem

**S2**

**Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Unfällen mit Personenschaden nach Altersgruppen in Baden-Württemberg 2006**



Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

848 07

weiteren Beteiligten jeweils bis zu drei Unfallursachen benennen, sowie zwei Ursachen, die auf äußere Umstände wie zum Beispiel Straßenverhältnisse und Witterungseinflüsse zurückzuführen sind, erfassen. In Baden-Württemberg wurden 2006 bei den 40 100 Unfällen mit Personenschaden 48 902 Fehlverhalten der Fahrzeugführer festgestellt. Die häufigsten Unfallursachen der Fahrzeugführer in Baden-Württemberg waren:

- nicht angepasste Geschwindigkeit 21 %,
- Nichtbeachten der Vorfahrt 16 %,
- Abstandsfehler 12 %,
- Alkoholeinfluss 5 %.

Darüber hinaus wurden 3 490 unfallbezogene Ursachen, wie zum Beispiel Straßenverhältnisse (2 353), Witterungseinflüsse (459), Hindernisse und sonstige Einflüsse (678) registriert. Bei Betrachtung des Fehlverhaltens der Fahrzeugführer differenziert nach Alter, entfällt auf die Gruppe der Fahrer zwischen 18 und 25 Jahren der höchste Anteil auf nicht angepasste Geschwindigkeit, während Verkehrsteilnehmern über 65 Jahren vorrangig Fehler beim Beachten der Vorfahrt unterlaufen (siehe Schaubild 2).

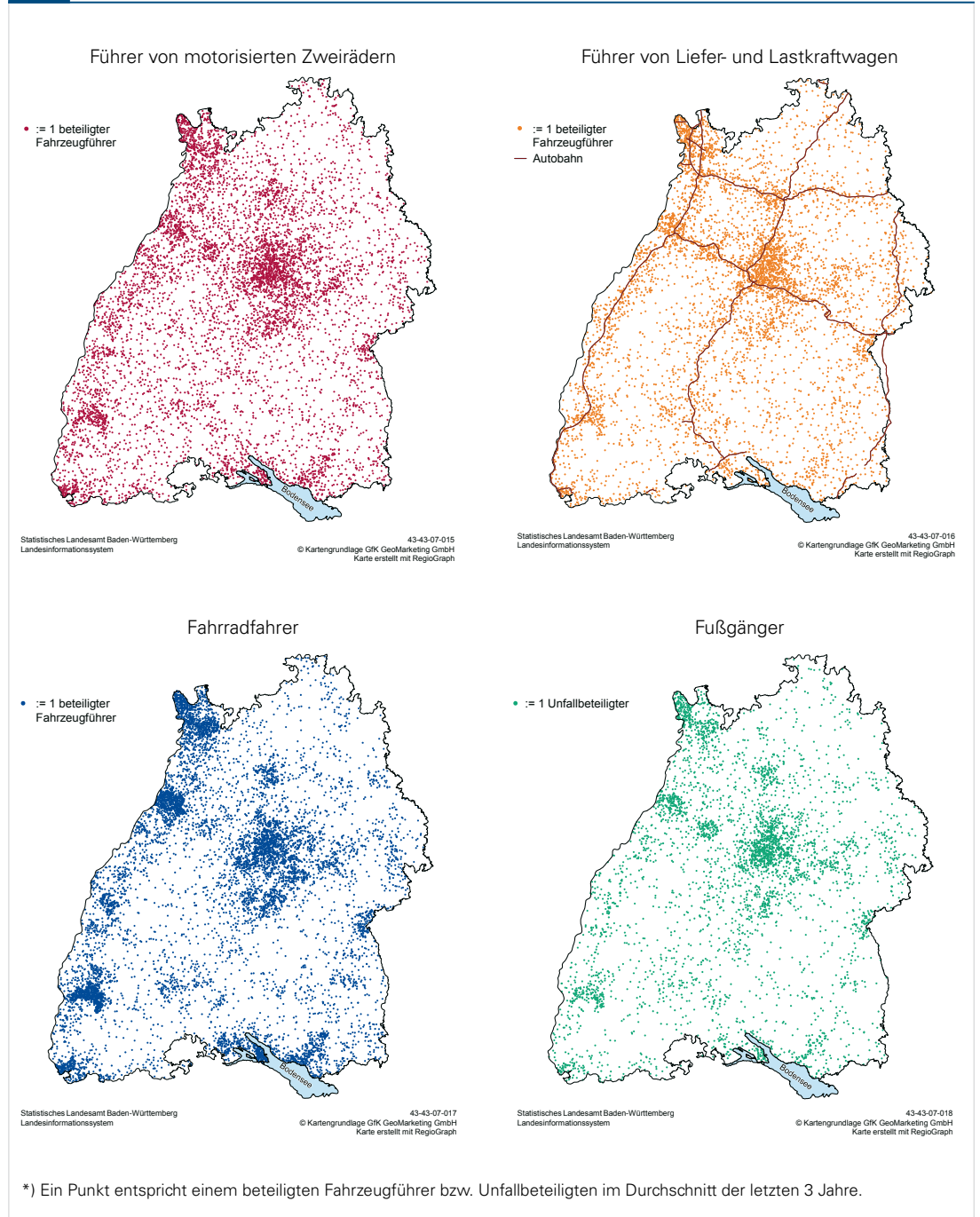
**Außerorts geschehen weniger Unfälle, aber die Unfallfolgen sind schwerwiegender**

Von den etwa 40 000 Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2006 ereigneten sich

- 61 % innerhalb geschlossener Ortschaften,
- 33 % außerhalb auf Landstraßen und
- 6 % auf Autobahnen.

S3

Beteiligte Personen\*) an Unfällen mit Personen- oder schweren Sachschäden nach Art der Beteiligung



Bei den im Straßenverkehr Getöteten in Baden-Württemberg sieht diese Verteilung anders aus: Es starben

- 64 % außerhalb geschlossener Ortschaften,
- 24 % auf Innerortsstraßen und
- 11 % auf Autobahnen.

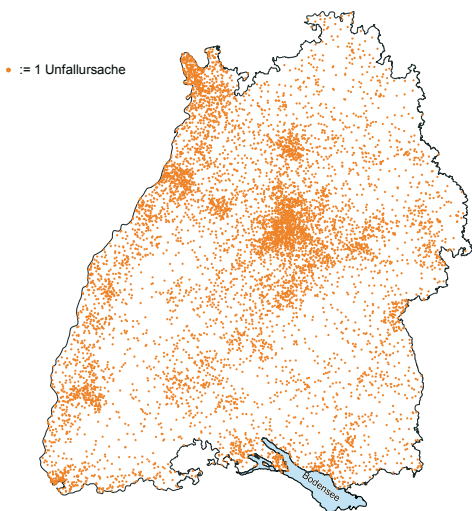
Obwohl sich die meisten Unfälle mit Personenschäden innerorts ereigneten, ist das Todesrisiko bei Unfällen außerorts wegen der höheren Geschwindigkeit fast dreimal so hoch wie innerhalb geschlossener Ortschaften.

**Baden-Württemberg mit 63 Getöteten je 1 Million Einwohner im Mittelfeld der Bundesländer**

Das bevölkerungsbezogene Unfallrisiko ist in den 16 Bundesländern sehr unterschiedlich. In Nordrhein-Westfalen war die Zahl der Verunglückten gemessen an der Einwohnerzahl mit 4 560 je 1 Mill. Einwohner am geringsten, im Saarland mit 6 080 am höchsten. Baden-Württemberg nahm hier mit 5 010 Verunglückten je 1 Mill. Einwohner den Rang 6 ein, bei einem Bundesdurchschnitt von 5 190.

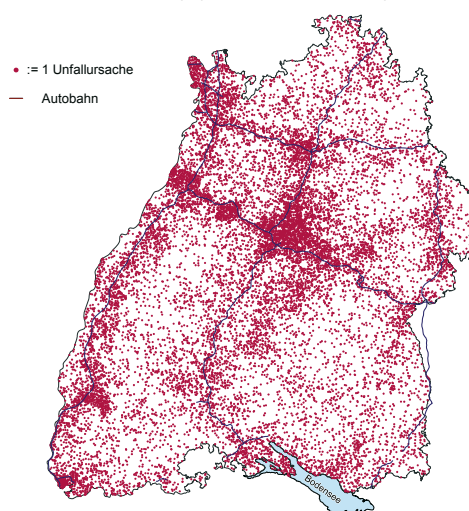
S4 Unfallursache bei Straßenverkehrsunfällen\*)

Alkoholmissbrauch



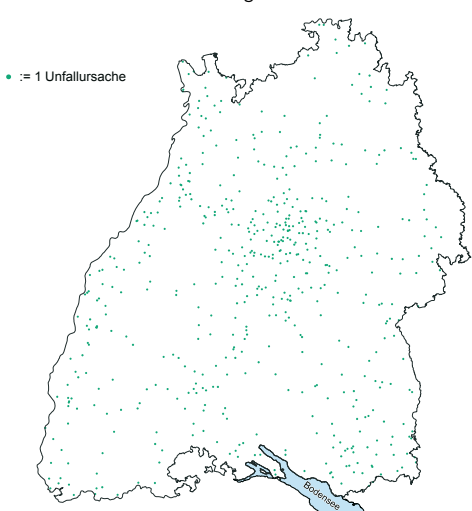
Statistisches Landesamt Baden-Württemberg Landesinformationssystem 43-43-07-011 © Kartengrundlage GfK GeoMarketing GmbH Karte erstellt mit RegioGraph

nicht angepasste Geschwindigkeit



Statistisches Landesamt Baden-Württemberg Landesinformationssystem 43-43-07-012 © Kartengrundlage GfK GeoMarketing GmbH Karte erstellt mit RegioGraph

Witterungseinflüsse



Statistisches Landesamt Baden-Württemberg Landesinformationssystem 43-43-07-013 © Kartengrundlage GfK GeoMarketing GmbH Karte erstellt mit RegioGraph

\*) Ein Punkt entspricht einer Unfallursache im Durchschnitt der letzten 10 Jahre.



Zu den Karten:

Die Straßenverkehrsunfallstatistik erfasst auch die an Unfällen mit Personen- oder schwerem Sachschaden beteiligten Personen. Die Betrachtung des Unfallgeschehens anhand der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Fahrzeugführern ergibt je nach Beteiligungsart eine andere regionale Verteilung: Unfälle, bei denen *Führer von Liefer- und Lastkraftwagen* beteiligt waren, weisen eine Konzentration entlang der Autobahnen sowie in den Verdichtungsräumen des Landes auf. Unfälle mit *Führern von motorisierten Zweirädern* konzentrieren sich nicht wie erwartet auf die von Motorradfahrern bevorzugten Gegenden im Schwarzwald und am Bodensee, sondern verteilen sich über ganz Baden-Württemberg, jedoch mit Schwerpunkten in den Verdichtungsräumen. Die regionale Verteilung von Unfällen mit *Fahrradfahrern* als Unfallbeteiligte hebt neben den Verdichtungsräumen besonders die Rheinschiene mit ihrer radfreundlichen Topografie hervor, aber auch den vor allem bei Fahrradtouristen beliebten Bodenseeraum. Bei *Fußgängern* als Unfallbeteiligte zeigen sich einige Brennpunkte wie Mannheim, Karlsruhe, Pforzheim, der Raum Stuttgart und Freiburg. Erwartungsgemäß dünner besetzt sind hier die ländlichen Gegenden.

Die räumliche Darstellung differenziert nach ausgewählten Unfallursachen belegt zum einen deutlich die Häufigkeit der Unfallursache „*nicht angepasste Geschwindigkeit*“, zum anderen bildet sich hier stark der Verlauf der Autobahnen – insbesondere die Hauptverkehrsachsen A5 und A8 – ab. „*Alkoholmissbrauch*“ als Unfallursache wird – in absoluten Zahlen – weniger in ländlichen Gegenden registriert, sondern auch hier liegen die Verdichtungsräume vorne. Eine Rolle spielt hier sicherlich das größere Angebot an Veranstaltungen und Gastronomie. *Witterungseinflüsse* als Unfallursache werden auffallend selten registriert und sind auch regional nicht besonders auffällig. Verkehrsunfälle, bei denen junge Erwachsenen zu den Verunglückten zählen, passieren flächendeckend im ganzen Land, jedoch bilden sich auch hier wieder die Verdichtungsräume mit ihrer höheren Bevölkerungsdichte ab.

Bei einem Vergleich der Unfallgefahr mit Todesfolge lag Hamburg mit 16 Verkehrstoten je 1 Mill. Einwohner am niedrigsten. Baden-Württemberg nahm mit 63 Getöteten je 1 Mill. Einwohner Rang 8 ein und belegte damit einen Platz im Mittelfeld der Länder. Das Schlusslicht bildete Mecklenburg-Vorpommern mit 109 Verkehrstoten. Der Bundesdurchschnitt lag bei 62.

Die vergleichsweise niedrigeren Werte der tödlichen Unfälle in den Stadtstaaten erklären sich unter anderem durch die unterschiedlichen Siedlungsstrukturen. So passieren in

T

Verunglückte in den Stadt- und Landkreisen Baden-Württembergs  
nach Art der Verkehrsbeteiligung  
Mittelwert aus den Jahren 2004 bis 2006

Stadtkreis (SKR) Landkreis (LKR) Region Regierungsbezirk Land	Verunglückte je 100 000 Einwohner <sup>1)</sup>			
	insgesamt	darunter		
		Pkw-Insassen	Radfahrer	Fußgänger
Stuttgart (SKR)	527	318	66	55
Böblingen (LKR)	558	371	71	37
Esslingen (LKR)	446	257	74	35
Göppingen (LKR)	447	280	58	35
Ludwigsburg (LKR)	445	286	49	33
Rems-Murr-Kreis (LKR)	426	241	66	37
<b>Region Stuttgart</b>	<b>476</b>	<b>292</b>	<b>64</b>	<b>40</b>
Heilbronn (SKR)	518	300	79	60
Heilbronn (LKR)	439	282	38	26
Hohenlohekreis (LKR)	521	338	50	26
Schwäbisch Hall (LKR)	558	363	53	30
Main-Tauber-Kreis (LKR)	522	338	53	33
<b>Region Heilbronn-Franken</b>	<b>498</b>	<b>317</b>	<b>51</b>	<b>33</b>
Heidenheim (LKR)	463	303	58	33
Ostalbkreis (LKR)	443	291	49	31
<b>Region Ostwürttemberg</b>	<b>449</b>	<b>294</b>	<b>52</b>	<b>32</b>
<b>Regierungsbezirk Stuttgart</b>	<b>478</b>	<b>298</b>	<b>60</b>	<b>37</b>
Baden-Baden (SKR)	567	338	52	57
Karlsruhe (SKR)	634	321	166	49
Karlsruhe (LKR)	501	313	77	27
Rastatt (LKR)	436	250	64	25
<b>Region Mittlerer Oberrhein</b>	<b>528</b>	<b>303</b>	<b>98</b>	<b>35</b>
Heidelberg (SKR)	<b>642</b>	<b>349</b>	<b>159</b>	<b>50</b>
Mannheim (SKR)	495	266	95	48
Neckar-Odenwald-Kreis (LKR)	428	294	30	29
Rhein-Neckar-Kreis (LKR)	466	285	71	28
<b>Region Rhein-Neckar<sup>2)</sup></b>	<b>491</b>	<b>289</b>	<b>83</b>	<b>37</b>
Pforzheim (SKR)	657	428	42	84
Calw (LKR)	444	289	30	38
Enzkreis (LKR)	462	311	41	25
Freudenstadt (LKR)	508	333	33	34
<b>Region Nordschwarzwald</b>	<b>505</b>	<b>333</b>	<b>37</b>	<b>42</b>
<b>Regierungsbezirk Karlsruhe</b>	<b>507</b>	<b>304</b>	<b>78</b>	<b>37</b>
Freiburg im Breisgau (SKR)	670	266	250	49
Breisgau-Hochschwarzwald (LKR)	520	281	96	33
Emmendingen (LKR)	501	271	100	30
Ortenaukreis (LKR)	544	298	102	32
<b>Region Südlicher Oberrhein</b>	<b>558</b>	<b>283</b>	<b>131</b>	<b>35</b>
Rottweil (LKR)	448	306	40	29
Schwarzwald-Baar-Kreis (LKR)	536	352	67	34
Tuttlingen (LKR)	472	296	60	37
<b>Region Schwarzwald-Baar-Heuberg</b>	<b>493</b>	<b>323</b>	<b>57</b>	<b>33</b>
Konstanz (LKR)	526	264	130	35
Lörrach (LKR)	603	319	120	38
Waldshut (LKR)	503	314	56	29
<b>Region Hochrhein-Bodensee</b>	<b>546</b>	<b>295</b>	<b>108</b>	<b>35</b>
<b>Regierungsbezirk Freiburg</b>	<b>540</b>	<b>296</b>	<b>108</b>	<b>35</b>
Reutlingen (LKR)	519	294	87	37
Tübingen (LKR)	494	307	77	30
Zollernalbkreis (LKR)	428	287	36	34
<b>Region Neckar-Alb</b>	<b>486</b>	<b>296</b>	<b>70</b>	<b>34</b>
Ulm (SKR)	569	341	93	51
Alb-Donau-Kreis (LKR)	463	317	47	23
Biberach (LKR)	498	302	81	29
<b>Region Donau-Iller<sup>2)</sup></b>	<b>502</b>	<b>317</b>	<b>71</b>	<b>32</b>
Bodenseekreis (LKR)	568	290	135	38
Ravensburg (LKR)	583	354	93	33
Sigmaringen (LKR)	515	329	62	32
<b>Region Bodensee-Oberschwaben</b>	<b>563</b>	<b>327</b>	<b>100</b>	<b>34</b>
<b>Regierungsbezirk Tübingen</b>	<b>517</b>	<b>312</b>	<b>80</b>	<b>34</b>
<b>Baden-Württemberg</b>	<b>505</b>	<b>301</b>	<b>78</b>	<b>36</b>

1) Bevölkerung jeweils zum 31. Dezember. – 2) Soweit Land Baden-Württemberg.

den Stadtstaaten, die nur das Stadtgebiet und gegebenenfalls ein engeres Umland umfassen, hauptsächlich „Innerortsunfälle“. Diese sind wegen der niedrigeren Geschwindigkeiten weniger folgenschwer.

### Gemessen an der Einwohnerzahl hohe Verunglücktenzahlen in vier von neun Stadtkreisen

Die 44 Stadt- und Landkreise Baden-Württembergs sind durch ein sehr unterschiedliches Unfallgeschehen gekennzeichnet (*Tabelle*). Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Verunglückten je 100 000 Einwohner gibt das bevölkerungsbezogene Gefährdungsrisiko<sup>1</sup>, dem man als Teilnehmer im Straßenverkehr ausgesetzt ist, wieder. Um den Einfluss von Einzelereignissen wie zum Beispiel Massenkarambolagen zu nivellieren, wurden jeweils die Ergebnisse der Jahre 2004 bis 2006 zu einem Durchschnitt zusammengefasst.

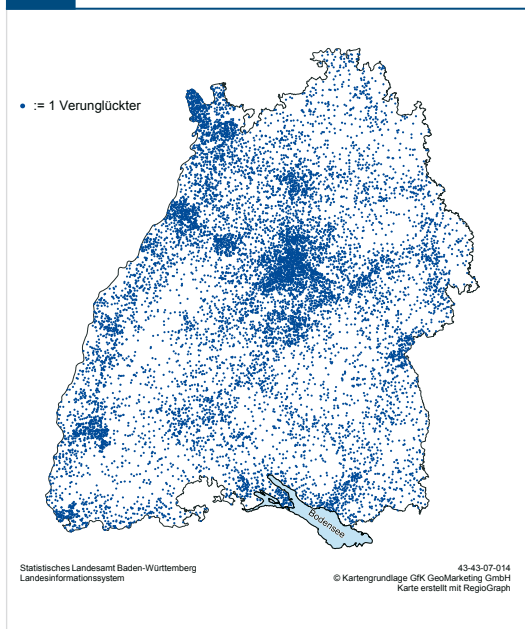
Gemessen an der Zahl der Einwohner registrierte die Polizei hohe Verunglücktenzahlen in einigen Stadtkreisen. Hier schlägt sich zum einen nieder, dass sich die meisten Unfälle mit Personenschaden innerorts – Stadtkreise haben in der Regel einen hohen Siedlungsflächenanteil – ereignen. Gleichzeitig beeinflusst die – im Vergleich zu Autobahnen mit ihren getrennten Fahrstreifen und einer kreuzungsfreien Verkehrsführung – komplexere Verkehrssituation in den Stadtkreisen, mit vielen Ampeln und Kreuzungen im Innerortsbereich, das Unfallgeschehen. Allerdings sind die Unfallfolgen hier im Vergleich zu Autobahnen weniger schwerwiegend, das heißt, die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer bezogen auf die Einwohner fällt innerorts niedriger aus.

### Bei Fahrradfahrern und Fußgängern große Unterschiede der regionalen Verunglücktenkennziffern

Wird die Regionalbetrachtung noch nach Beteiligungsarten differenziert, zeigt sich vor allem bei den verunglückten Fahrradfahrern eine große Bandbreite der Risikokennziffern. Geht man davon aus, dass die Zahl der Verunglückten eng mit dem Verkehrsaufkommen zusammenhängt, ist zu vermuten, dass in den Kreisen mit einer hohen Verunglücktenzahl sehr viel Fahrrad gefahren wird. Ein relativ ebenes Landschaftsprofil, viele Studenten sowie ein reger Fahrradtourismus in einigen der aufgeführten Kreise sind Gründe, die für diese Vermutung sprechen. Bei den Stadtkreisen kommt noch hinzu, dass die Wege aufgrund der Konzentration von Infrastruktureinrichtungen, Wohnungen, Arbeitsplätzen

S5

### Verunglückte im Straßenverkehr im Alter von 18 bis 25 Jahre



und Versorgungseinrichtungen relativ kurz sind und sich deshalb das Fahrrad oftmals besser eignet als das Auto.<sup>2</sup>

Bei den Fußgängern sind die Unterschiede der regionalen Verunglücktenkennziffern nicht ganz so stark ausgeprägt wie bei den Radfahrern, aber dennoch deutlicher als bei den Pkw-Insassen. Wie schon bei den Fahrradfahrern dürften auch hier kurze Wege ausschlaggebend dafür sein, dass mehr zu Fuß gegangen wird und folglich auch mehr Fußgänger verunglücken.

Bisherige Untersuchungen haben gezeigt, dass eine Vielzahl von Faktoren Einfluss auf die Unfallhäufigkeit haben. An erster Stelle steht hier das Verkehrsaufkommen, was wiederum durch zahlreiche Einflussgrößen gesteuert wird. Hier sind beispielsweise die Verkehrsnachfrage mit der Relation Individualverkehr und öffentlicher Nahverkehr, die Kraftfahrzeugdichte und die Siedlungsstruktur zu nennen. Ebenso spielt der Tourismus bzw. der Ausflugsverkehr eine große Rolle, das Pendleraufkommen und nicht zuletzt der Transitverkehr sowohl im Güterverkehrsbereich als auch im Urlaubsverkehr. Auch die unterschiedliche Topografie der Kreise beeinflusst das Unfallgeschehen. ■

Weitere Auskünfte erteilt

Dagmar Glaser, Telefon 0711/641-27 30,  
Dagmar.Glaser@stala.bwl.de

<sup>1</sup> Diese Kennziffer erlaubt zum Beispiel auch einen Vergleich mit anderen Krankheits- oder Todesursachen. Sie hat aber den Nachteil, dass nur die ortsansässige Bevölkerung berücksichtigt wird, das heißt, starker Durchgangsverkehr oder ein hohes Pendleraufkommen verfälschen das Ergebnis. Das Verkehrsaufkommen, das sich maßgeblich auf die Unfallhäufigkeit auswirkt, kann mittels der Verunglücktenrate berücksichtigt werden. Diese bezieht die Zahl der Verunglückten auf die Kraftfahrzeugleistung. Die regionale Analyse der Verunglücktenrate erfolgt in einer späteren Veröffentlichung.

<sup>2</sup> Vgl. hierzu: Walker, Michael: Zum Unfallrisiko im Straßenverkehr in Baden-Württemberg – eine regionale Analyse, in: Baden-Württemberg in Wort und Zahl, Heft 3/1999, S. 152-163.