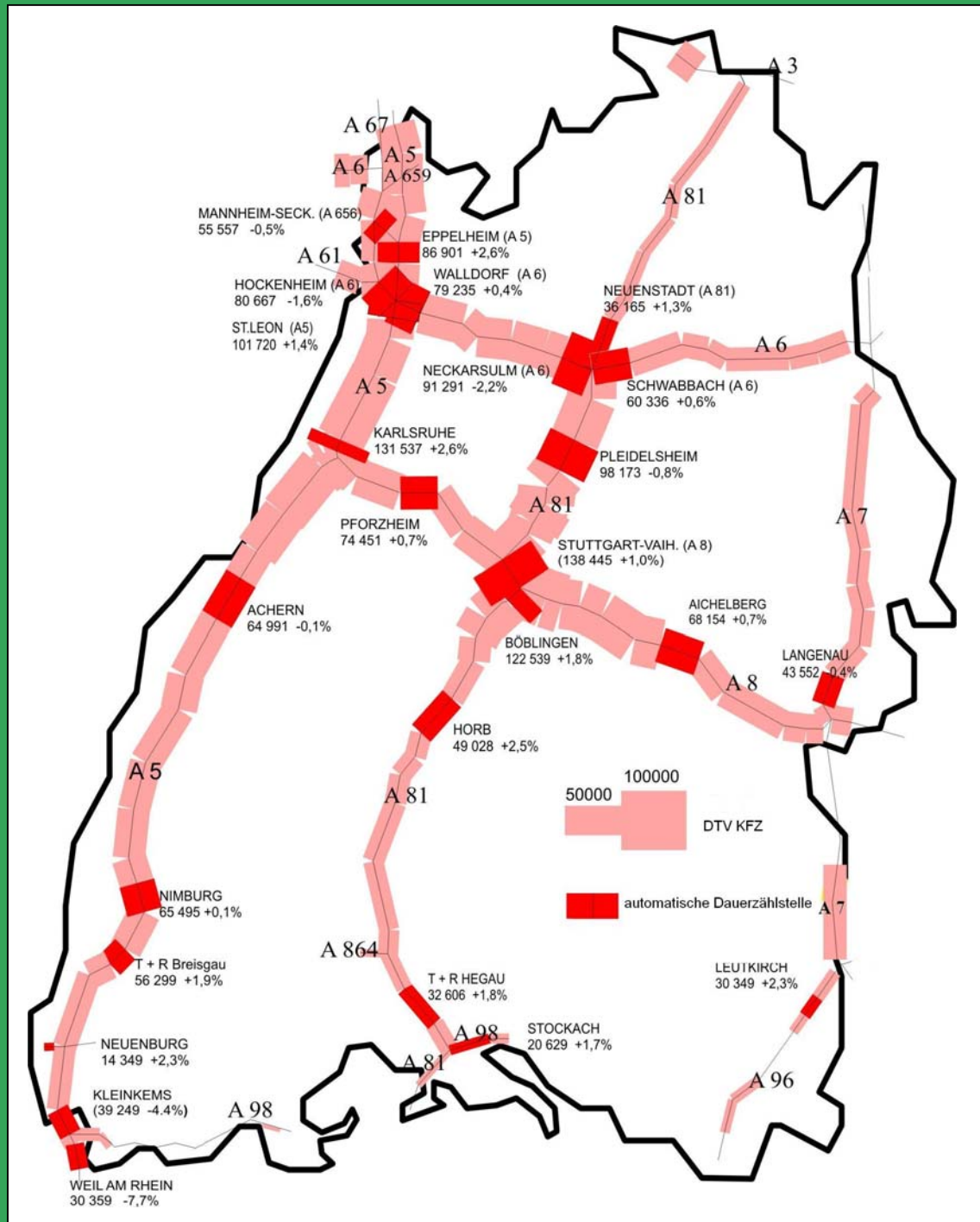


# Straßenverkehr in Baden-Württemberg

## Jahresvergleich 2006/2005



Baden-Württemberg

<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
<b>1 Überblick</b>	<b>1</b>
<b>2 Verkehr</b>	<b>2</b>
2.1 Kfz-Bestand	2
2.2 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV)	4
2.3 Jahresfahrleistungen	5
2.4 Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr	6
<b>3 Unfallgeschehen</b>	<b>9</b>
3.1 Unfallsituation 2006/2005	9
3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2006	10
3.3 Unfallraten	10
3.4 Unfallursachen	11
Quellen, Verteilerhinweis	15

# 1 Überblick

Auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes (Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) in Baden-Württemberg hat der Verkehr 2006 geringfügig zugenommen. Angestiegen ist der Kfz-Bestand. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen insgesamt (innerorts und außerorts) war weiterhin leicht rückläufig.

Die Entwicklungen im einzelnen:  
Die mittlere Verkehrsbelastung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, DTV) erhöhte sich auf den genannten Straßen im Durchschnitt um 0,4 %. Auf den Autobahnen war der Anstieg mit 0,6 % kaum stärker als auf den Bundesstraßen mit 0,4 %. Auf den Landes- und Kreisstraßen gab es keine Veränderung.

Auch die **Jahresfahrleistung** lag auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Verkehrs insgesamt mit 60,8 Mrd.Kfzkm um 0,4 % höher als im Vorjahr. Aufgrund der nur geringen Än-

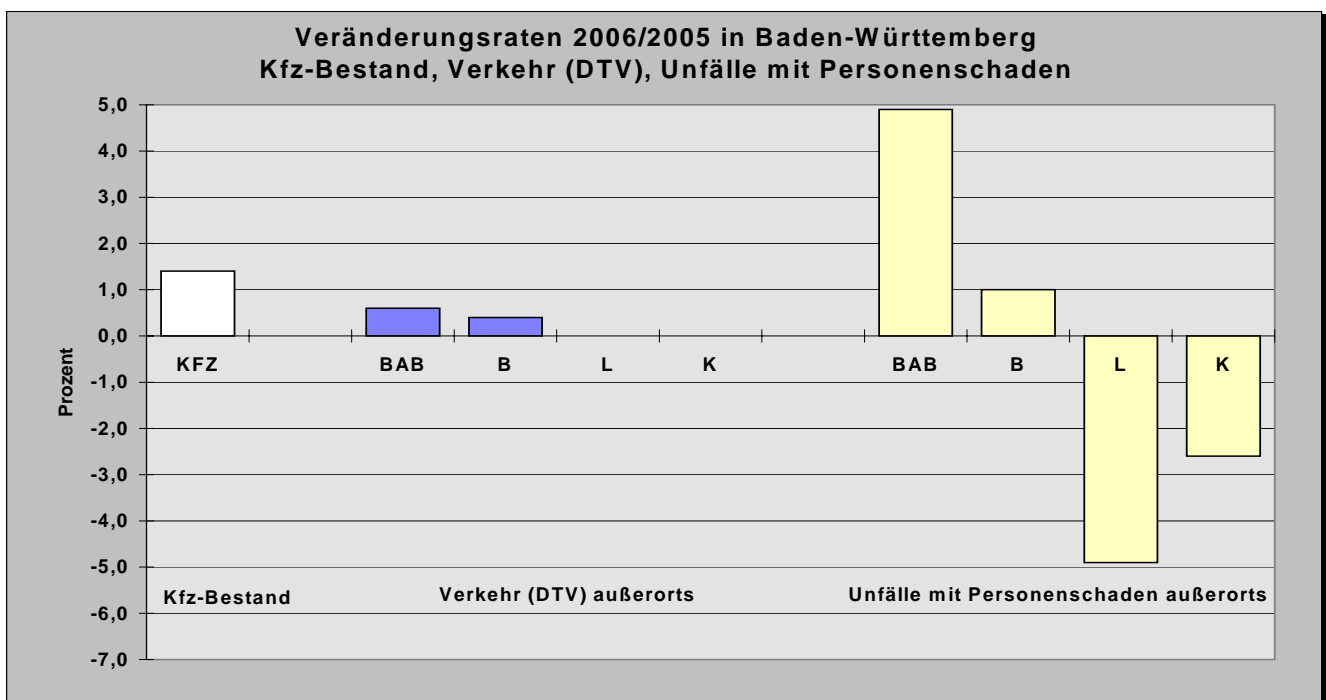
derungen der Straßenlängen gab es 2006 kaum Unterschiede zwischen der DTV- und der Fahrleistungsentwicklung.

Die Anzahl der **Unfälle mit Personenschaden** verringerte sich auf allen Straßen insgesamt auf 40 096 (- 0,3 %). Dabei ging auch die Anzahl der Verletzten zurück auf 53 053 (-0,7 %). Bei Verkehrsunfällen getötet wurden 681 Personen (+7,6 %), davon außerorts 516 (+8,2%). Auf den Autobahnen des Landes wurden 2318 Personenschadensunfälle (+ 4,9 %) registriert, die Anzahl Getöteter erhöhte sich dort auf 78 (+ 23,8 %).

Die **Unfallraten** der Personenschadensunfälle verringerten sich auf den betrachteten Straßen insgesamt um 1,7 % von 230 auf 226 Unfälle je Mrd.Kfzkm.

Der **Kfz-Bestand** erhöhte sich um 1,4 % auf 7,638 Mio. Fahrzeuge zum 31.12.2006.

Außerorts	Durchschnittlicher täglicher Verkehr		Jahresfahrleistung		Unfälle mit Personenschaden		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden	
	Kfz/24h	06/05	Mrd.Kfzkm	06/05	Anzahl	06/05	je Mrd.Kfzkm	06/05
Autobahnen	57620	+ 0,6 %	21,809	+ 0,6 %	2 318	+ 4,9 %	106	+ 4,3 %
Bundesstraßen	13475	+ 0,4 %	17,554	+ 0,5 %	4 341	+ 1,0 %	247	+ 0,5 %
Landesstraßen	4763	0,0 %	13,157	0,0 %	4 531	- 4,9 %	344	- 4,9 %
Kreisstraßen	2414	0,0 %	8,316	0,0 %	2 589	- 2,6 %	311	- 2,5 %



## 2 Verkehr

### 2.1 Kfz-Bestand

Der **Kfz-Bestand** (Kfz mit amtlichem Kennzeichen) hat in Baden-Württemberg 2006 weiterhin zugenommen. Am Jahresende waren 7,638 Mio. Kraftfahrzeuge registriert, das bedeutet gegenüber dem 31.12.05 einen Anstieg um 1,4 %. Damit lag der Zuwachs über dem Niveau der Jahre 2002 bis 2004 aber noch unter der Entwicklung der Jahre 2000 (+3,8 %) und 2001 (+ 2,0 %).

Der **Pkw-Bestand**<sup>\*)</sup> insgesamt erhöhte sich um 1,4 % auf 6,353 Mio. Fahrzeuge. Bei den Pkw mit weiblichen Haltern betrug der Zuwachs 2,6 %. Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Pkw stieg von 29,3 % (2005) auf 29,7 %.

Deutlich stieg auch 2006 wieder der Bestand an Cabrios mit + 3,7 %. Der Anteil an den Pkw insgesamt erhöhte sich dadurch von 4,7 % im Vorjahr auf 4,8 % in 2006.

Nachdem in den vergangenen Jahren die hubraumstarken Pkw in der Klasse  $\geq 2000$  ccm immer den stärksten Zuwachs zu verzeichnen hatten, fiel 2006 die Entwicklung in dieser **Hubraumklasse** mit + 0,7 % am geringsten aus. In den Klassen  $<1400$  und  $1400$  bis  $< 2000$  ccm lag der Anstieg bei jeweils rd. 1,5 %.

Hubraumklasse	Anteil	2006/2005
weniger als 1400 ccm	25,9 %	+ 1,4 %
1400 bis < 2000 ccm	55,0 %	+ 1,6 %
2000 ccm und mehr	19,1 %	+ 0,7 %

Bei den **Lastkraftwagen** (306 782 am 31.12.2006) war die Entwicklung mit + 2,3 % zum zweiten mal hintereinander positiv (05/04: + 0,5 %). In den drei vorhergehenden Jahren (2002 bis 2004) hatte der Lkw-Bestand im Vergleich zum jeweiligen Vorjahr abgenommen. Der Bestand an **Sattelzugmaschinen** hat sich mit + 5,3 % wieder besonders stark erhöht (05/04: + 3,7 %).

Zugenommen hat auch 2006 wieder der Bestand an **Krafträdern**. Der Anstieg betrug wie im Vorjahr 2,0 %. Der Anteil der Kräder am Kfz-Bestand insgesamt hat sich dabei mit 7,7 % gegenüber dem Jahresende 2005 nicht verändert. Der Anteil weiblicher Krad-Halter hat sich gegenüber 2005 um einen Prozentpunkt auf 13,9 % verringert.

Der Kfz-Bestand insgesamt entwickelte sich im **Bundesgebiet** mit + 1,1 % etwas schwächer als in Baden-Württemberg. Auch bei den Pkw und bei den Krädern fiel die Entwicklung im Bundesgebiet schwächer aus. Gleiches gilt für die Entwicklung der in diesem Jahresvergleich erstmals in die Tabelle (s.u.) aufgenommenen Nutzfahrzeuge. Hier nahm der Bestand in Baden-Württemberg um 1,6 % zu, im Bundesgebiet erhöhte er sich im Vergleich zum Jahresende 2005 um 1,1 %. Mit jeweils + 1,6 % hat Baden-Württemberg neben Bayern und Nordrhein-Westfalen bei den Nutzfahrzeugen die höchsten Zuwachsraten zu verzeichnen. Der Bestand an Lastkraftwagen hat sich im Bundesgebiet mit + 1,2 % deutlich schwächer entwickelt als in Baden-Württemberg (+2,3 %).

Kraftfahrzeugbestände am 31.12.2006 und Veränderungen zu 2005				
	K F Z	P K W	N F Z <sup>*)</sup>	K R A D
<b>Baden-Württemberg</b>				
Bestand 2006	7 637 665	6 352 765	694 621	590 279
Veränderung 2006/2005	+ 1,4 %	+ 1,4 %	+ 1,6 %	+ 2,0 %
<b>Bundesgebiet</b>				
Bestand 2006	55 511 374	46 569 657	4 972 614	3 969 103
Veränderung 2006/2005	+ 1,1 %	+ 1,0 %	+ 1,1 %	+ 1,7 %

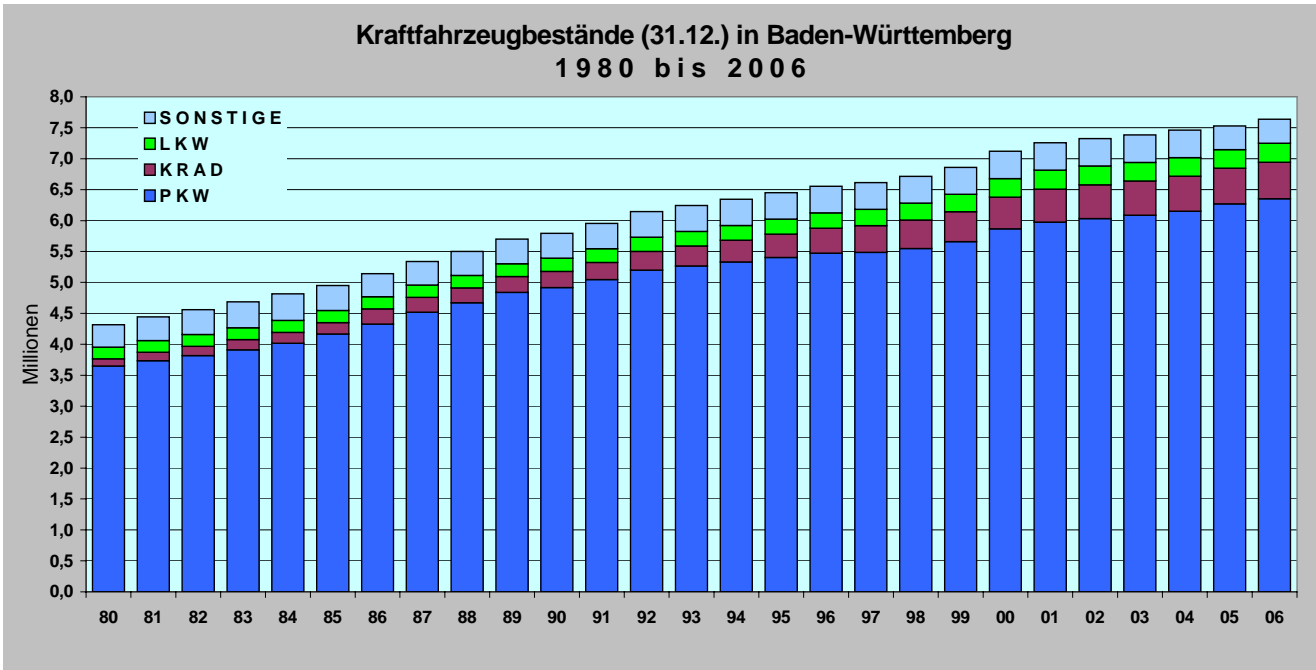
\*) Kraftfahrzeuge, die auf Grund ihrer Bauart zum Transport von Personen, Gütern und/oder zum Ziehen von Anhängerfahrzeugen bestimmt sind. Personenkraftwagen und Krafträder sind ausgeschlossen

## Bestandsentwicklung in Baden-Württemberg 1980 bis 2006

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 vergangenen 26 Jahren um 74,0%, sein Anteil am Kfz - Bestand insgesamt betrug Ende 2006 83,2%.

Der **Lkw - Bestand** erhöhte sich seit 1980 um 61,8%.

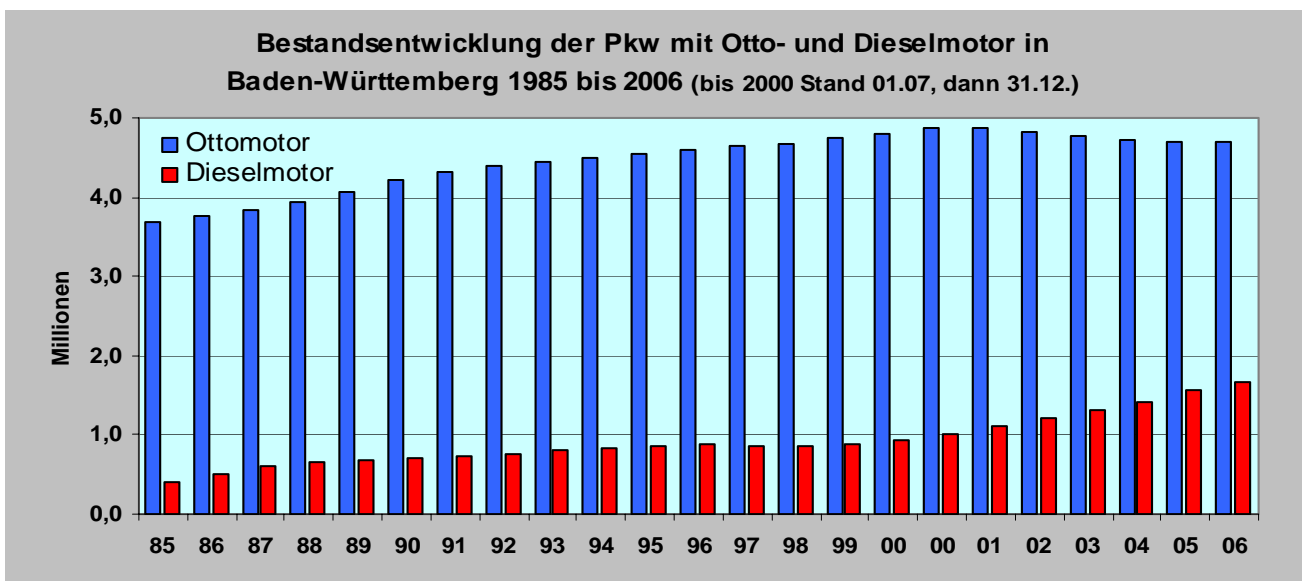
Der **Motorisierungsgrad** war 2006 mit 711 Kfz/1000 Einwohner um 54,6 % höher als 1980 mit damals 460 Kfz/1000 Einwohner. Gegenüber dem Bundesgebiet (673 Kfz/1000 Einwohner) lag der Motorisierungsgrad 2006 in Baden - Württemberg um 5,6 % höher.



### 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%. In den letzten 5 Jahren ist der Bestand an Diesel-Pkw um 50 % angestiegen, die Bestandsentwicklung bei den Pkw mit Ottomotor war dagegen seit 2002 rückläufig (-3,6%).



## 2.2 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV)

Die Berechnungen zur Verkehrsentwicklung basieren auf der Datenauswertung von mehr als 140 in Baden-Württemberg betriebenen automatischen Dauerzählstellen. Von 32 Zählgeräten auf Autobahnen, 68 auf Bundes- und 43 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 Veränderungsrate berechnet, mit denen die straßenklassenspezifischen DTV - Werte der flächendeckenden Straßenverkehrszählung 2005 fortgeschrieben werden.

Nach diesen Berechnungen gab es für die Entwicklung des **Kfz-Verkehrs** 2006 auf den freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs zwischen den Straßengruppen nur leichte Unterschiede:

	DTV [Kfz/24h]	Veränderungen 2006/2005	
BAB	57 620	+ 347	+ 0,6%
B	13 475	+ 52	+ 0,4%
L	4 763	+ 1	+ 0,0%
K	2 414	0	0,0%

Auf den Bundesfernstraßen des Landes erhöhte sich der Verkehr 2006 im Vergleich zum Vorjahr noch geringfügig, für die Außerorts - Landes- und -Kreisstraßen wurde Stagnation registriert.

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

- Autobahnen - 1,8%,
- Bundesstraßen - 0,3%,
- Landes- und Kreisstraßen - 1,3%.

### Kfz - Verkehrsentwicklung 2006/2005 in einzelnen Bundesländern

	BAB	B	L
<b>Baden-Württemberg</b>	<b>+0,6 %</b>	<b>+0,4 %</b>	<b>+0,0 %</b>
Bayern	+1,5 %	+1,2 %	+1,1 %
Niedersachsen	+2,1 %	-0,6 %	
Nordrhein-Westfalen	+1,1 %	-0,2 %	-0,4 %
Sachsen	+1,4 %	+0,6 %	+0,2 %

Zur Verkehrsentwicklung aus anderen Bundesländern liegen Daten für Bayern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Sachsen vor. Auf den **Autobahnen** der o.g. Bundesländer hat der Verkehr etwas stärker zugenommen als in Baden-Württemberg. Auf den **Bundes-**

Der Schwerverkehr (SV, Kfz>3,5 t zul. Gesamtgewicht) nahm 2006 generell zu, auf Autobahnen mit fast 6 % jedoch deutlich stärker als auf Bundes- und Landesstraßen mit jeweils weniger als 3 %. Im Vorjahr war die Entwicklung aufgrund der zum 01.01.2005 eingeführten Lkw-Maut noch völlig anders verlaufen. Damals hatte sich der Lkw-Verkehr gegenüber 2004 auf den Autobahnen erheblich verringert, auf Bundes- und Landesstraßen war er dagegen stark angestiegen.

	DTV-SV [Kfz/24h]	2006/2005	Anteil
BAB	9014	+ 5,9 %	15,6 %
B	1 039	+ 2,5 %	7,7 %
L	268	+ 2,9 %	5,6 %

### Hochbelastete Streckenabschnitte

Der **höchstbelastete Autobahnabschnitt** lag wie in den Vorjahren auf der **A 8** zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und dem Autobahnkreuz Stuttgart mit über **138 000 Kfz/24h** im jahrestäglichen Durchschnitt. Es folgten die **A 5** nördlich des Autobahndreiecks Karlsruhe mit **131 540 Kfz/24h** und die **A 81** südlich des Autobahnkreuzes Stuttgart mit **122 540 Kfz/24h**.

Die **höchstbelasteten Bundesstraßenabschnitte** lagen 2006 mit jeweils über **70 000 Kfz/24h** auf der **B 10** in Stuttgart – Hedelfingen und an der Zählstelle Plochingen. Es folgten – ebenfalls auf der **B 10** - die Zählstellen Stuttgart – Zuffenhausen mit 68 700 Kfz/24h und auf der **B 27** der Zählquerschnitt Echterdingen mit 67 500 Kfz/24h.

**straßen** war der Verkehrszuwachs in Bayern etwas stärker, in Sachsen lag er auf ähnlichem Niveau wie in Baden-Württemberg. In Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen war die Entwicklung rückläufig. Die Nationalstraßen in der benachbarten Schweiz verzeichneten mit + 0,6 % eine ähnliche Entwicklung wie die Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg.

Baden-Württemberg hatte 2006 die **höchstbelasteten Bundesstraßen** aller Flächenländer, bei den Autobahnen lag es an dritter, bei den Landesstraßen an zweiter Stelle.

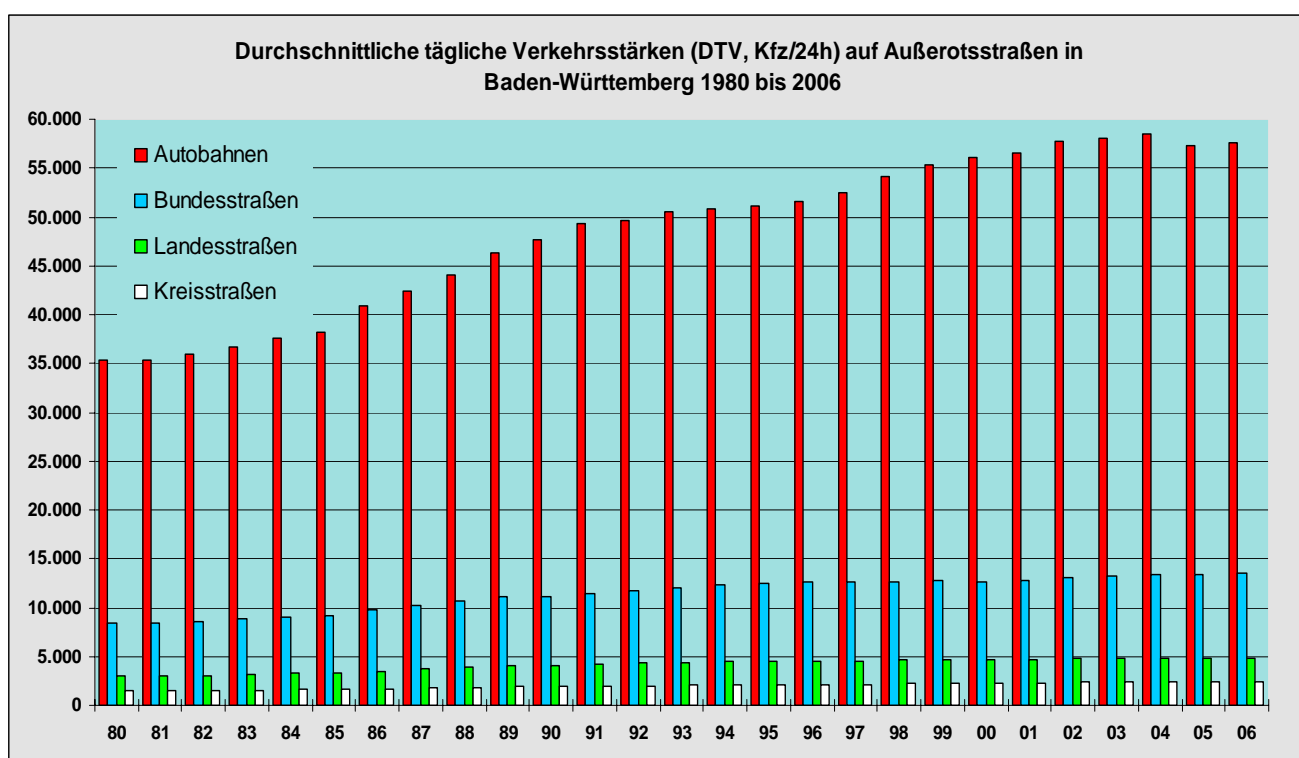
## Langfristige DTV - Entwicklung in Baden-Württemberg

Zwischen 1980 und 2006 ist der Verkehr auf den Autobahnen um 63,2 % von 35 296 auf 57 620 Kfz/24h gestiegen, auf den Bundesstraßen um 61,0% von 8 371 auf 13 475 Kfz/24h, auf den Landesstraßen um 58,0 % von 3 015 auf 4 763 Kfz/24h und auf den Kreisstraßen um 65,7 % von 1 457 auf 2 414 Kfz/24h.

Die Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken seit 1980 ist durch einen flachen Anstieg bis 1985, danach durch einen steilen Anstieg bis 1991 und danach durch wiederum relativ geringe Zunahmen gekenn-

zeichnet, die sich auf den Bundesautobahnen zwischen 1997 und 2004 wieder etwas verstärkt haben. 2005 war die Entwicklung auf den Autobahnen erstmals in den vergangenen 25 Jahren rückläufig, 2006 war wieder ein leichter Anstieg zu verzeichnen.

Der durchschnittliche jährliche Verkehrsanstieg lag zwischen 1980 und 1990 je nach Straßenklasse zwischen 2,8 % und 3,1 %. In dem Zeitraum 1990 bis 2006 verringerte sich der mittlere jährliche Zuwachs auf Werte zwischen 0,9% (B-Str.) und 1,3 % (BAB und K-Str.).



## 2.3 Jahresfahrleistungen

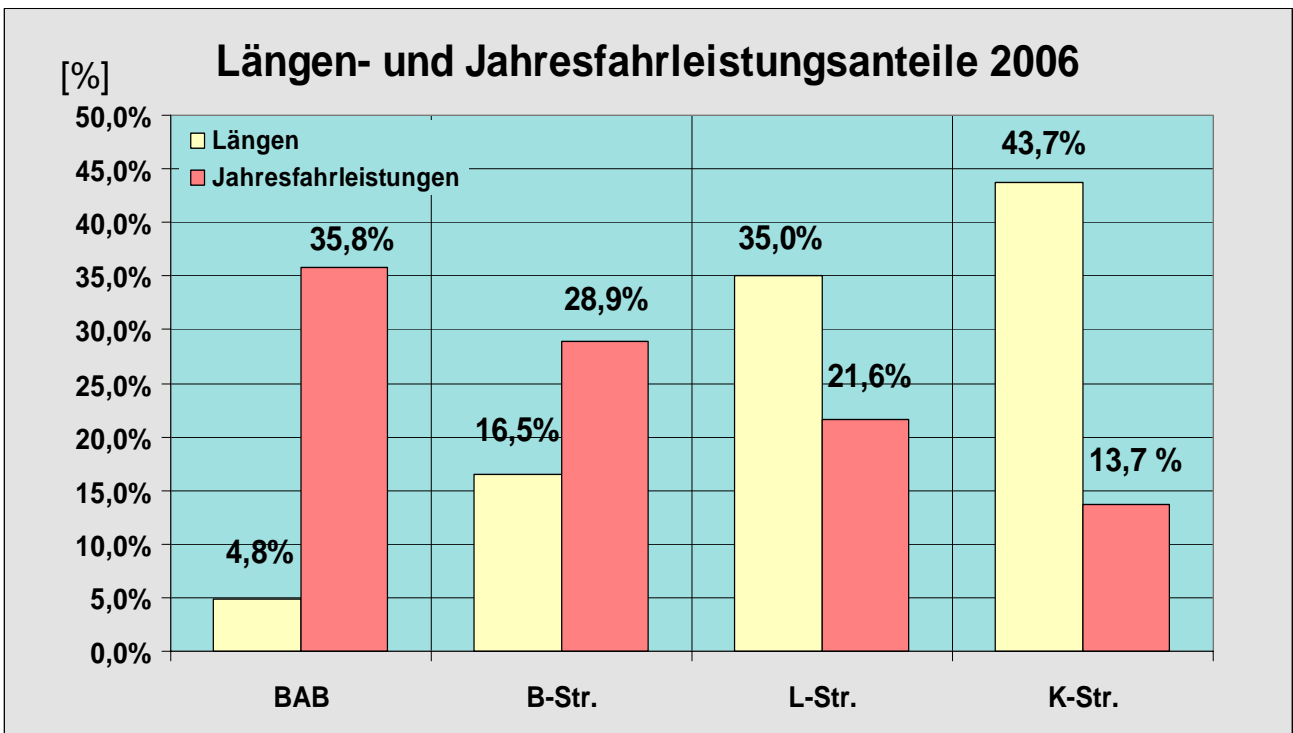
Aufgrund der nur geringen Längenveränderungen unterscheiden sich die Entwicklungen der Jahresfahrleistungen nur unbedeutend von den DTV-Entwicklungen. Auf den Auto-

bahnen des Landes wurden von den Kraftfahrzeugen im Jahr 2006 nahezu 22 Mrd. Kfzkm zurückgelegt.

	Netzlänge [km]	Veränderung <sup>*)</sup> 2006/2005	Fahrleistung [Mrd.Kfzkm]	Veränderung 2006/2005
Autobahnen	1037	0,0%	21,809	+ 0,6 %
Bundesstraßen	3569	0,1%	17,554	+ 0,5 %
Landesstraßen	7568	0,0%	13,157	0,0 %
Kreisstraßen	9438	0,0%	8,316	0,0 %
BAB+B+L+K	21612	0,0%	60,836	+ 0,4 %

Damit wurden auf den Autobahnen auch 2006 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 2006 von allen Kraftfahrzeugen fast 61 Mrd. Kfzkm zurückgelegt. Das sind gegenüber dem Vorjahr 0,4 % und gegenüber 1980 68 % mehr. Auf den Auto-

bahnen hat sich die Fahrleistung seit 1980 um rd. 90 % erhöht. Der BAB - Fahrleistungsanteil im Jahr 2006 betrug 35,8 %. Der Längenanteil am Außerortsnetz der BAB, B-, L- und K-Straßen betrug dagegen nur 4,8 %. Bei den Kreisstraßen waren die Verhältnisse umgekehrt: Einem nur geringen Fahrleistungsanteil von 13,7 % stand ein Längenanteil von 43,7 % gegenüber.



## 2.4 Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr

Zur Erhebung möglichst genauer Daten des grenzüberschreitenden Personen-, Güter- und Schwerverkehrs vor und nach Öffnung des EG-Binnenmarktes werden seit 1990 auf Initiative des Innenministeriums 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 10 Grenzübergängen nach Frankreich und an 14 Übergängen zur Schweiz fest installiert und erfassen damit rd. 96 % des grenzüberschreitenden Pkw-Verkehrs und annähernd 100 % des schweren Güterverkehrs (Lkw > 3,5 t mit und ohne Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge) mit Frankreich sowie 69 % des Pkw-Verkehrs und 84 % des schweren Güterverkehrs mit der Schweiz. Somit steht für die Hochrechnung auf Jahreswerte für den grenzüberschreitenden Verkehr insgesamt eine gesicherte Datenbasis zur Verfügung.

## Ergebnisse nach Fahrzeugarten

Für das Jahr 2006 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
<b>Frankreich</b>	141 524	119 436	1 809	1 058	502	5 400	2 556	2 444	8 319
2006/2005	-0,5%	-1,0%	-6,2%	-0,7%	-0,8%	+1,1%	+4,8%	+0,8%	+6,7%
<b>Schweiz</b>	234 947	211 651	4 689	1 024	790	7 848	2 874	1 956	4 115
2006/2005	+1,9%	+2,1%	-2,5%	-10,3%	-1,6%	-0,7%	-7,5%	+2,7%	+16,2%

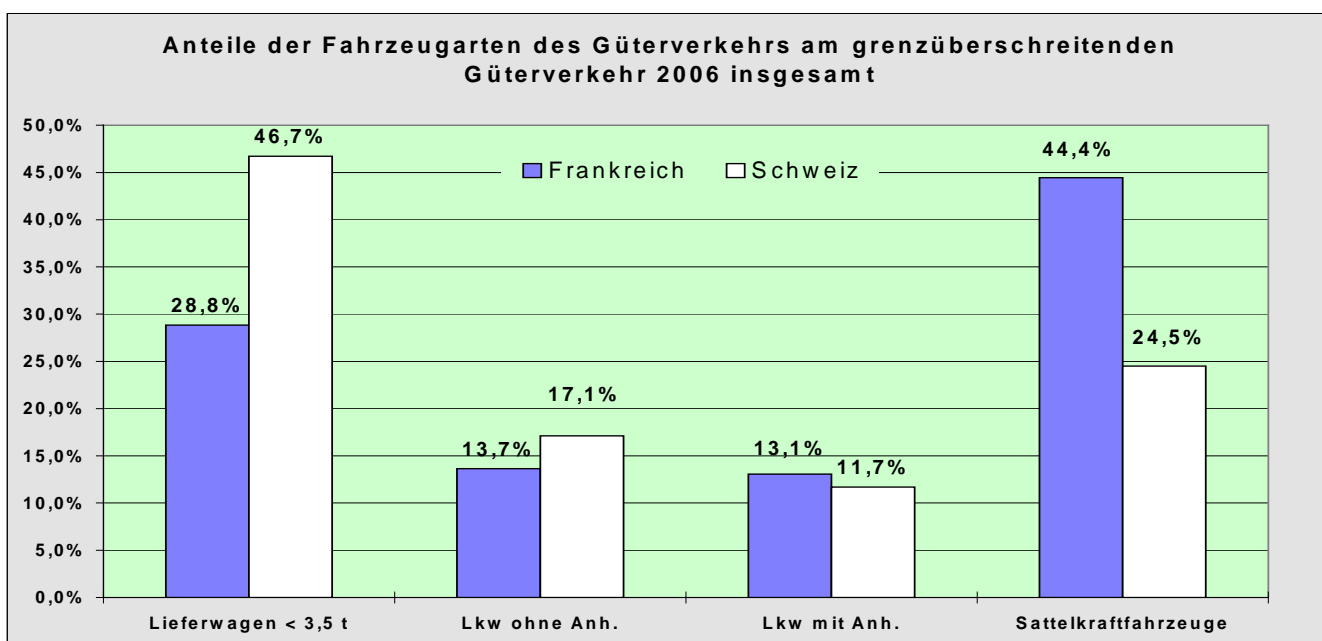
Der durchschnittliche tägliche **Kfz**-Verkehr entwickelte sich an den Grenzübergängen nach **Frankreich** (- 0,5 %) und zur **Schweiz** (+ 1,9 %) mit einem Zuwachs von insgesamt 1,0 % stärker als im Gesamtnetz des Landes.

Der **Personenverkehr** mit Frankreich hat sich bei allen Fahrzeugarten gegenüber 2006 verringert, mit - 6,2 % war der Rückgang bei den Krädern am stärksten. An den Grenzübergängen zur Schweiz hat der Pkw-Verkehr um 2,1 % zugenommen, die Grenzübertritte der Kräder (- 2,5 %), der Pkw mit Anhänger (- 10,3 %) und der Busse (- 1,6 %) waren dagegen rückläufig.

Der **schwere Güterverkehr** mit Fahrzeugen über 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lkw > 3,5 t ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge) nahm sowohl an der Grenze mit Frankreich als auch mit der Schweiz zu. An den Übergängen nach Frankreich lagen die Zuwächse je nach Fahrzeugart zwischen 1 % und 7 % (zusammen + 5,2 %). An

den Grenzen zur Schweiz betrug der Zuwachs bei den Sattelkraftfahrzeugen mehr als 16 %, nachdem der grenzüberschreitenden Verkehr dieser Fahrzeugart auch 2005 im Vergleich zu 2004 schon um über 17 % angewachsen war. Bei den Lkw mit Anhängern betrug der Zuwachs + 2,7 %, der Grenzverkehr der Lkw ohne Anhänger war mit - 7,5 % rückläufig. Für die drei Fahrzeugarten des schweren Güterverkehrs zusammen ergab sich im Grenzverkehr mit der Schweiz ein Zuwachs von 4,6 %.

Der **leichte Güterverkehr** mit Fahrzeugen bis zu 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lieferwagen) hat an den Grenzen mit Frankreich um rd. 1 %, zugenommen, an denen mit der Schweiz war er mit - 0,7 % dagegen leicht rückläufig. Der Anteil der Lieferwagen am Güterverkehr insgesamt betrug an den französischen Grenzübergängen 29 %, für die schweizer Übergänge wurde ein Anteil von 47 % ermittelt.



## Höchstbelastete Grenzübergänge

Der mit Abstand höchstbelastete Grenzübergang zwischen **Frankreich** und Baden-Württemberg war die Europabrücke bei Kehl (B 28). Mit fast 33 120 Kfz/24h (-4,0%) wurde dort 2006 fast 23 % des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs mit Frankreich abgewickelt. Spitzentag war Freitag der 14.07. (Nationalfeiertag in Frankreich) mit 47 740 Kfz. Der höchste Stundenwert wurde auf der Europabrücke am 29.12. mit 4 150 Kfz zwischen 17 und 18 Uhr registriert. Hochbelastete Übergänge waren weiterhin Weil - Palmrainbrücke (B 532) mit rd. 19 610 Kfz/24h (+0,5%) und einem Anteil (A) von 13,9 % am Grenzverkehr mit Frankreich, Breisach (B 31) mit fast 16 000 Kfz/24h (A: 11,3 %, Veränderung (V): -3,2%) und Iffezheim (B 500) mit 15 640 Kfz/24h (A: 11,0 %, V: +1,9%). Der Autobahnübergang Neuenburg (A 5) folgte mit 14 350 Kfz/24h (A: 10,1 %, V: +2,3%) erst an fünfter Stelle. In 2005 hatte sich der Schwerverkehr in Neuenburg - verursacht durch die Einführung der Lkw-

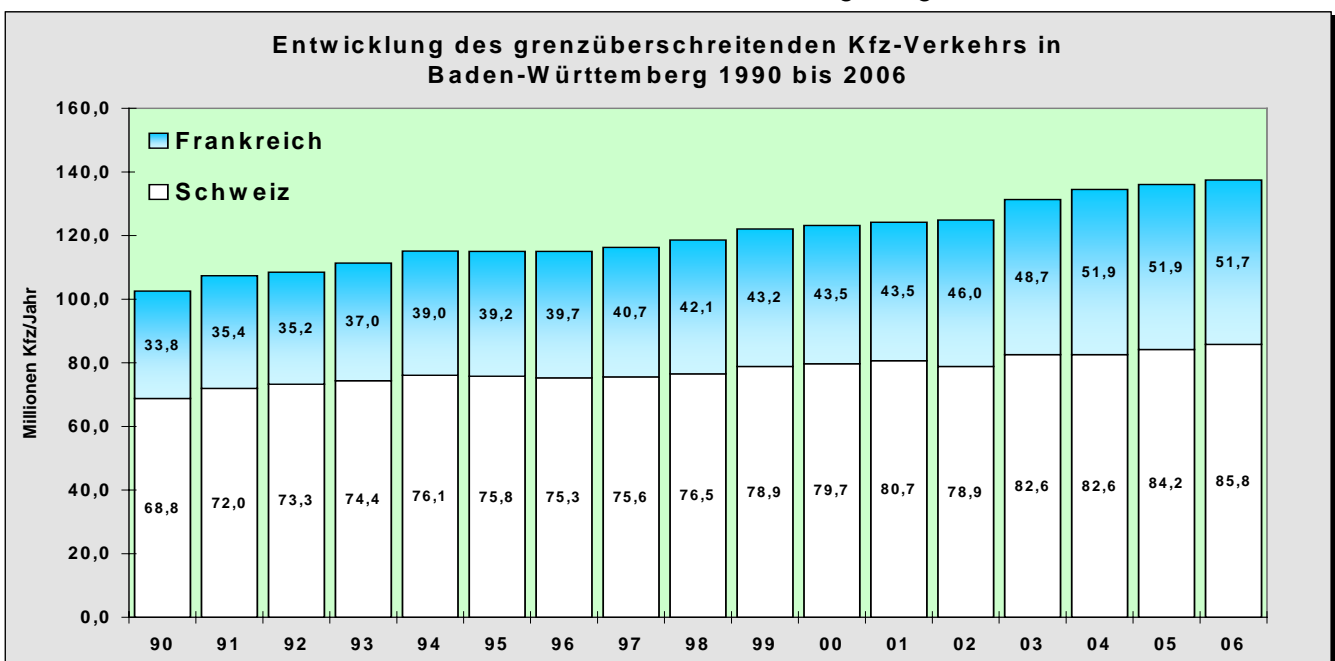
Maut – noch um 15 % verringert, in Iffezheim war er dagegen um über 40 % angestiegen.

Von den Grenzübergängen zwischen Baden-Württemberg und der **Schweiz** war der BAB-Übergang Weil am Rhein (A 5) mit rd. 30 360 Kfz/24h (-7,7%) der höchstbelastete. Hier wurden 12,9 % des Grenzverkehrs mit der Schweiz abgewickelt. Spitzentag war Freitag der 28.07. mit 44 930 Kraftfahrzeugen. Die Spitzenstunde war am Freitag den 24.02. mit 3 430 Kfz zwischen 17 und 18 Uhr. Hauptursache des deutlichen Rückgangs von 7,7 % dürfte die Freigabe der Rheinbrücke Rheinfelden (A 861) in 2006 gewesen sein. Die zweithöchste Belastung hatte Lörrach-Stetten (B 317) mit 15 770 Kfz/24h (Anteil:6,7 %, Veränderung: -3,7%) gefolgt von Weil-Friedlingen (B 317) mit 12 720 (Anteil: 5,4 %, Veränderung: -2,5%) und der Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (B 33n) mit 12 710 Kfz/24h und einem Zuwachs von 0,4 % (Anteil: 5,4 %).

## Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr 1990 bis 2006

Im Jahr 2006 haben insgesamt 137,5 Millionen Kraftfahrzeuge die Grenzen des Landes nach Frankreich und zur Schweiz passiert, davon 51,7 Millionen (37,6 %) die französischen, 85,8 Millionen (62,4 %) die schweizer Grenzen. Seit 1990 (Beginn der systematischen Erhebungen) ist der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr insgesamt um 34,0 % gestiegen, mit Frankreich um 53,0 %, mit der Schweiz um 24,7 %.

Seit Inkrafttreten des Schengener Abkommens (1992) nahm der grenzüberschreitende Verkehr insgesamt um 26,7 % zu, zwischen Frankreich und Baden-Württemberg betrug der Zuwachs 46,9 %, zwischen der Schweiz und Baden - Württemberg 17,1 %. Die Fahrleistung auf den Außerortsstraßen (BAB, B, L, K) des Landes insgesamt ist in diesem Zeitraum um 15,1 % angestiegen.



### 3 Unfallgeschehen

#### 3.1 Unfallsituation 2006/2005

Bei der Unfallaufnahme wird von der Polizei nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden<sup>1)</sup> und Unfällen mit Personenschaden differenziert. Die Entwicklung 2006 ist sowohl zwischen den Unfallkategorien als auch zwischen den Straßengruppen uneinheitlich.

- Auf allen Straßen des Landes wurden insgesamt 234 373 Straßenverkehrsunfälle registriert. Dies ist im Vergleich zu 2005 (233 542) ein Anstieg von 0,4 %. Die Unfälle mit nur Sachschaden erhöhten sich um 0,5 % auf 194 277 (2005: 193 315).
- Die Zahl der **Unfälle mit Personenschaden** ging um 0,3 % zurück auf 40 096. Die Zahl der bei diesen Unfällen insgesamt verletzten Personen verringerte sich um 0,7 % auf 53 053 (Leichtverletzte: 43 111 - 0,5 %, Schwerverletzte: 9 942 - 1,5 %). Weniger erfreulich war die Entwicklung bei den getöteten Verkehrsteilnehmern: Mit 681 lag die Zahl um 7,6 % über dem bisherigen Tiefststand von 633 im Jahr 2005.
- **Innerorts** (einschl. Gemeindestraßen) erhöhte sich 2006 die Anzahl Getöteter um 5,8 % auf 165. Bereits im Vorjahr waren mit 156 Verkehrsteilnehmern 10,6 % mehr bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben gekommen als 2004.

- **Außerorts** stieg die Anzahl Getöteter um 8,2 % auf 516, nachdem sie im Vorjahr um 14,2 % auf 477 gesunken war.
- Die **Autobahnen** verzeichneten 2006 bei allen Unfallkategorien deutliche Zuwächse. Getötet wurden bei Verkehrsunfällen 78 Personen, das waren 15 (+ 24 %) mehr als im Jahr 2005.
- Auf den **übrigen Außerortsstraßen insgesamt** gab es Rückgänge bei den Unfällen mit Personenschaden und bei den Verletzten. Die Anzahl der Getöteten stieg dagegen um 5,8 % auf 438. Betrachtet man die Entwicklung bei der Anzahl Getöteter differenziert nach Straßengruppen außerorts, dann zeigen sich Abnahmen bei den Kreisstraßen (- 15 Personen, - 15,5 %) und bei den Gemeindestraßen (-7, - 21,9 %). Auf den Bundesstraßen wurden gegenüber 2005 40 Personen mehr (+ 28,4 %) und auf den Landesstraßen 6 Personen mehr (+ 4,2 %) getötet.

Im **Bundesgebiet** sank die Anzahl der Personenschadensunfälle nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes um 2,6 % auf 327 984. Die Zahl der Getöteten verringerte sich um 5,0 % auf 5 091. Damit war die Zahl der Todesopfer 2006 so niedrig wie nie zuvor seit Wiedereinführung der Statistik im Jahr 1953.

Unfälle und Verunglückte 2006 in Baden-Württemberg und Veränderungen 2006/2005								
	Unfälle mit Personenschaden		Dabei Leichtverletzte		Schwerverletzte		Getötete	
Alle Straßen	40096	-0,3%	43111	-0,5%	9942	-1,5%	681	7,6%
davon								
innerorts	24621	0,2%	25642	-0,8%	4676	-0,2%	165	5,8%
außerorts	15475	-1,1%	17469	0,0%	5266	-2,6%	516	8,2%
darunter								
Autobahnen	2318	4,9%	3153	9,6%	585	8,3%	78	23,8%
übrige Straßen	13157	-2,1%	14316	-1,9%	4681	-3,8%	438	5,8%
darunter								
Bundesstraßen	4341	1,0%	5216	-0,4%	1479	0,6%	181	28,4%
Landesstraßen	4531	-4,9%	4956	-2,2%	1642	-6,2%	150	4,2%
Kreisstraßen	2589	-2,6%	2612	-4,6%	948	-8,0%	82	-15,5%
Gemeindestraßen	1696	-1,3%	1532	-1,5%	612	-0,8%	25	-21,9%

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 2006

Aufgrund von 1995 vorgenommenen Änderungen bei der statistischen Registrierung von Sachschadensunfällen (seit 1995 gilt die Definition entsprechend der Fußnote S. 9) beschränkt sich die Entwicklungsbetrachtung 1970 bis 2006 auf die Unfälle mit Personenschaden und auf die bei diesen Unfällen Verletzten und Getöteten:

° 1970 wurden von der Polizei in Baden-Württemberg 50 414 **Unfälle mit Personenschaden** registriert. Bis zum Ende der 70er Jahre stieg diese Zahl auf rd. 54 000 um danach nahezu kontinuierlich zurückzugehen. Mit 37 774 Unfällen wurde 1996 der bisherige Tiefstand bei den Unfällen mit Personenschaden auf den Straßen des Landes registriert. Mit 40 096 lag die Zahl dieser Unfälle 2006 zwar um 25,8 % unter der bisherigen Höchstzahl von 54 008 aus dem Jahre 1978, jedoch um 6,1 % (Vorjahr 6,5%) über dem Tiefstand des Jahres 1996.

° Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen **verunglückten** Personen ging zwischen 1970 und

2005 von 77 410 auf 53 734 um 30,6 % zurück. Bei den Getöteten war der Rückgang seit 1970 – trotz der Zunahme in 2006 gegenüber 2005 - am stärksten: Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer betrug 2006 mit 681 Personen etwa ein Viertel der 1970 getöteten.

	2006	1970	2006/70
Getötete	681	2 798	- 75,7%
Schwerverletzte	9 942	22 822	- 56,4%
Leichtverletzte	43 111	51 790	- 16,8%

° 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. 2006 waren es mit 248 bzw. 17 deutlich weniger. Im Vorjahr waren bei insgesamt mehr Personenschadensunfällen 251 Schwerverletzte und 16 Getötete je 1000 Unfälle zu beklagen.

### 3.3 Unfallraten

Die Unfallraten, also die auf die Kfz - Fahrleistung bezogenen Unfallzahlen, ermöglichen einen objektiven Vergleich der Verkehrssicherheit der einzelnen Straßengruppen untereinander. Die niedrigsten **Raten der Unfälle mit Personenschaden** wurden auch 2005 wieder für die Autobahnen ermittelt (106 Unfälle mit Personenschaden je Mrd.Kfzkm). Am höchsten waren die Unfallraten auf den Landesstraßen (344), gefolgt von den Kreisstraßen (311) und den Bundesstraßen (247). Auf den Autobahnen und Bundesstraßen erhöhten sich die Unfallraten gegenüber 2005 um 4,3 % bzw. 0,5 %, auf den Landes- und Kreisstraßen

verringerten sie sich dagegen um knapp 5 % bzw. 2,5 %.

Die **Verletztenraten** waren auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen rückläufig, auf den Autobahnen erhöhten sie sich um knapp 9 %.

Sehr ungünstig verlief die Entwicklung der **Getötetenraten** auf den Autobahnen und Bundesstraßen mit Zunahmen von 23 % bzw. 28 %. Auf den Landesstraßen fiel der Zuwachs mit + 4 % geringer aus, für die Kreisstraßen wurde eine deutliche Abnahme von über 15 % ermittelt.

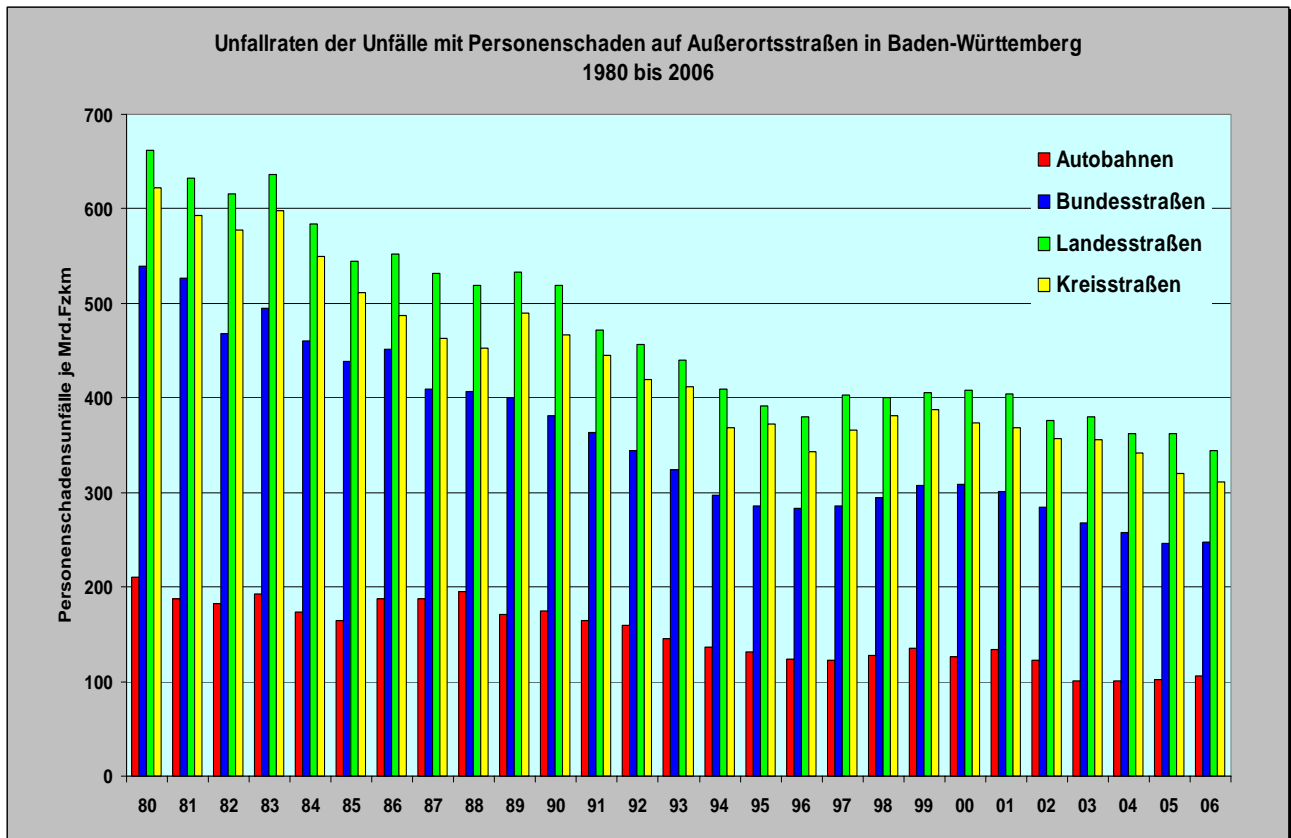
Trotz der ungünstigen Bilanz des Jahres 2006 waren die Autobahnen weiterhin deutlich sicherer als die übrigen Straßen.

Unfallraten (Unfälle je Mrd.Kfzkm) 2006 außerorts und Veränderungen zu 2005								
	Autobahnen		Bundesstraßen		Landesstraßen		Kreisstraßen	
Unfälle mit Personenschaden	106	+ 4,3%	247	+ 0,5%	344	- 4,9%	311	- 2,5%
Verletzte	171	+ 8,7%	381	- 0,7%	501	- 3,2%	428	- 5,5%
Getötete	4	+23,1%	10	+ 27,7%	11	+ 4,2%	10	-15,4%

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 mit

insgesamt fallender Tendenz. Bezogen auf 1980 haben sich die Raten der Personenschadensunfälle auf den hier betrachteten Straßengruppen in etwa halbiert.

	2006/95	2006/90	2006/80
BAB	-18,9 %	-39,3 %	-49,4 %
B	-13,5 %	-35,1 %	-54,1 %
L	-12,1 %	-33,6 %	-48,0 %
K	-16,3 %	-33,3 %	-49,9 %



### 3.4 Unfallursachen

Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden waren 2006 (Zahlen des Vorjahres in Klammern):

- Fehler der Fahrer von Kraftfahrzeugen: Sie verursachten innerorts 78,3 % (78,4 %), außerorts 92,8 % (92,5 %) aller Personenschadensunfälle:

Fahrer von	Innerorts [%]		Außerorts [%]	
	2006	2005	2006	2005
Pkw	63,7	64,2	72,3	72,3
Krädern	7,4	7,1	9,8	9,7
Lkw	5,7	5,5	9,3	8,8
anderen Kfz	1,5	1,6	1,4	1,7

- Radfahrer verursachten innerorts 15,9 % (15,7 %), außerorts 5,5 % (6,0 %),
- Fußgänger innerorts 4,8 % (5,1 %) und außerorts 0,8 % (0,7 %) der Personenschadensunfälle.
- Schlechte Straßenverhältnisse haben innerorts 3,0 % (3,9 %) und außerorts 10,4 % (12,0 %) 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 2006 - nach Ortslagen getrennt - unterschiedlich (Vorjahreszahlen in Klammern):

### Innerorts überwogen

- Mißachten der Vorfahrt: 22,8 % (22,4 %),
- Abbiegen, Wenden, Einbiegen: 21,5 % (21,3 %),
- nicht angepasste Geschwindigkeit: 15,0 % (15,9 %),
- zu geringer Abstand: 14,3 % (13,9 %),
- Alkohol: 6,2 % (6,6 %),
- falsche Straßenbenutzung: 4,8 % (4,4 %),
- Überholen: 3,3 % (3,0 %).

### Außerorts überwogen

- Geschwindigkeit: 40,8 % (41,9 %),
- Mißachten der Vorfahrt: 14,3 % (14,0 %),
- zu geringer Abstand 14,6 % (14,4 %),
- Überholen: 8,1 % (7,8 %),
- Ab-, Einbiegen, Wenden: 7,3 % (7,2 %),
- Alkohol: 7,2 % (7,7 %).

Durch Alkoholeinfluss und nichtangepasste Geschwindigkeit wurden 2006 von Kfz - Fahrern verursacht:

- 12 845 oder 29,8 % der Leichtverletzten, (5,8 % Alkohol, 24,0 % Geschwindigkeit),
- 4 704 oder 47,3 % der Schwerverletzten, (10,2 % Alkohol, 37,1 % Geschwindigkeit),
- 445 oder 65,4 % der Getöteten, (13,1 % Alkohol, 52,3 % Geschwindigkeit).

Trotz der weiteren deutlichen Abnahme der Alkoholunfälle um 6,8 % von 2 831 auf 2 635 bleibt „Alkohol am Steuer“ neben zu hoher Geschwindigkeit eine der Hauptursachen für Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten.

Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge waren 2006 Hauptverursacher (Vorjahreszahlen in Klammern):

	innerorts (%)	außerorts (%)
Pkw-Fahrer	39,1 (45,5)	68,0 (65,6)
Krad-Fahrer	11,8 (9,0)	13,4 (15,5)
Lkw-Fahrer	12,4 (12,2)	9,8 (6,7)
Busfahrer	1,2 (0,6)	0,0 (0,7)
Radfahrer	14,9 (14,1)	4,1 (5,1)
Fußgänger	18,0 (16,7)	3,0 (3,5)

Auf den Autobahnen waren Pkw-Fahrer bei 62,7% (65,5%), Lkw-Fahrer bei 32,8% (24,1%) und Kradfahrer bei 3,0 % (6,9 %) der Getöteten die Hauptschuldigen.

## Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme

Die Anzahl **Verunglückter** insgesamt ist 2006 gegenüber dem Vorjahr um 0,6 % gesunken. Ursache hierfür waren die Rückgänge bei den Pkw-Insassen, bei den Radfahrern und „sonstigen“ Verkehrsteilnehmern. Bei den Lkw-Insassen, bei den motorisierten Zweiradfahrern (insbesondere bei den Mofa-/Mopedfahrern) und bei den Fußgängern ist die Anzahl Verunglückter gegenüber 2005 angestiegen.

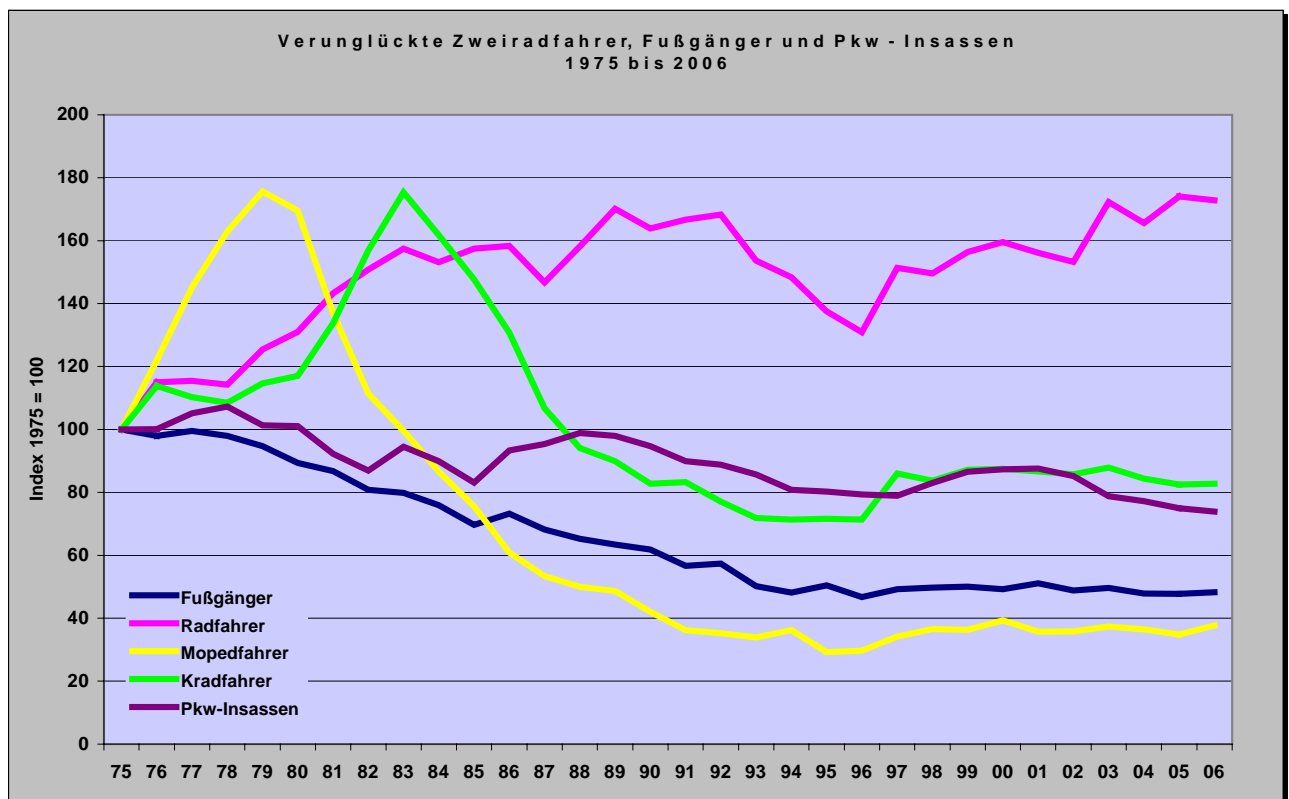
Die Anzahl der **Getöteten** insgesamt ist - nach den Abnahmen der vergangenen drei Jahre - wieder gestiegen (+ 7,6 %). Rückgänge gab es nur bei den Radfahrern und Motorradfahrern.

Die Zahl der **Verletzten** (Schwer- und Leichtverletzte) ging insgesamt um 0,7 % zurück. Bei den Lkw-Insassen, den Fahrern motorisierter Zweiräder und bei den Fußgängern gab es jedoch Zuwächse.

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung in Baden-Württemberg 2006									
	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	06/05	Anteil	Anzahl	06/05	Anteil	Anzahl	06/05	Anteil
Pkw-Insassen	31343	-1,5%	59,1%	363	9,0%	53,3%	31706	-1,4%	59,0%
Lkw-Insassen	1461	3,8%	2,8%	30	50,0%	4,4%	1491	4,5%	2,8%
Motorradfahrer	5239	0,4%	9,9%	110	-3,5%	16,2%	5349	0,4%	10,0%
Mofa-/Mopedfahrer	1702	7,7%	3,2%	13	116,7%	1,9%	1715	8,1%	3,2%
Radfahrer	8381	-0,6%	15,8%	55	-11,3%	8,1%	8436	-0,7%	15,7%
Fußgänger	3802	0,8%	7,2%	99	11,2%	14,5%	3901	1,1%	7,3%
Sonstige	1125	-4,3%	2,1%	11	22,2%	1,6%	1136	-4,1%	2,1%
Insgesamt	53053	-0,7%	100,0%	681	7,6%	100,0%	53734	-0,6%	100,0%

## Langfristige Entwicklung

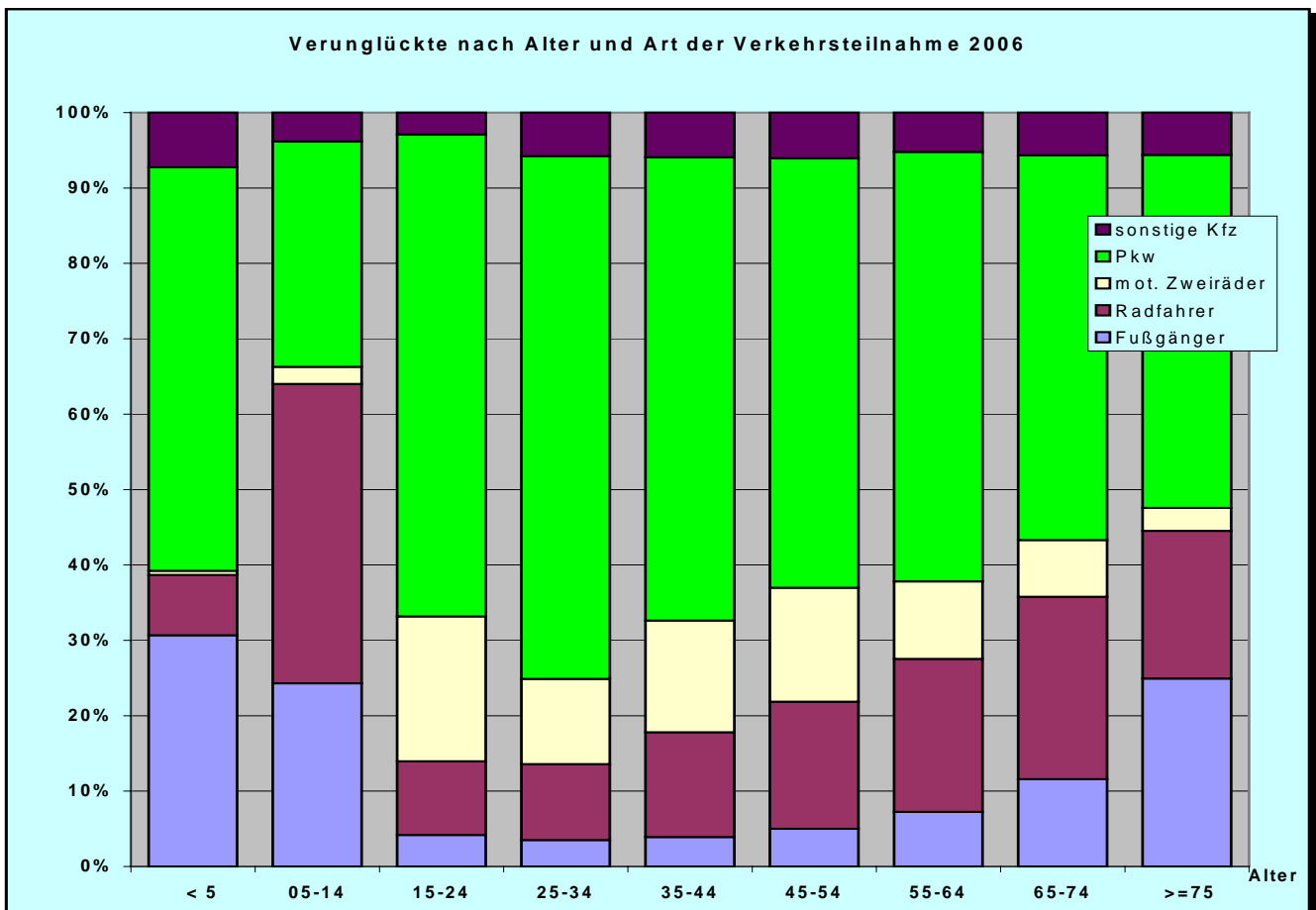
- Die Anzahl verunglückter **Pkw - Insassen** war trotz der leichten Zuwächse der vergangenen Jahre (1998 bis 2001) und des zwischenzeitlichen Anstiegs Ende der 80er Jahre insgesamt seit 1975 mit - 26,1 % auf 31 707 rückläufig und lag 2006 um 31,1 % unter dem Höchststand des Jahres 1978 von damals mehr als 46 000. Die 31 706 verunglückten Pkw - Insassen des Jahres 2006 bedeuten wiederum einen **neuen Tiefstand**.
- Die Zahl der verunglückten **Motorradfahrer** stieg zwischen 1975 und 1983 von 6 462 auf 11 330 und ging dann bis 1996 trotz weiter gestiegener Bestandszahlen kontinuierlich zurück. Von 1996 nach 1997 gab es einen deutlichen Anstieg, in den Folgejahren waren die Veränderungen nur gering. 5 349 verunglückte Kradfahrer im Jahr 2006 bedeuten - bezogen auf den Höchststand von 1983 - einen Rückgang von knapp 53 %. Gegenüber dem Tiefstand 1996 von 4 610 liegt die Zahl jedoch um 739 oder 16,0 % 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. 2006 wurden 1 715 verunglückte Mofa-/Mopedfahrer registriert. Das waren 62,7 % weniger als 1975 und 78,5 % weniger als 1979. Gegenüber 1995 ist dies aber wieder ein Anstieg von 28,9 %.
- 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, 2006 waren es mit 3 901 51,7 % weniger, gegenüber dem Tiefstand von 1996 jedoch 3,4 % mehr.
- Bei den **Radfahrern** gab es - im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsteilnehmern - zwischen 1975 und 1992 fast immer Zuwächse der Verunglückten. Die Anzahl verunglückter Radfahrer stieg in diesem Zeitraum um 68,3% auf 8 216. Bis 1996 ging sie dann zurück und zwar um 22,2 % auf 6 393. In den Jahren danach bis 2002 lag die Anzahl verunglückter Radfahrer zwischen 7 300 und rd. 7 800. Mit 8 497 war 2005 ein **neuer Höchststand** zu verzeichnen. Das Jahr 2006 lag mit 8 436 verunglückten Radfahrern wieder auf ähnlich hohem Niveau.



## Verunglückte nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung

Von den in Baden-Württemberg im Jahr 2006 verunglückten 53 734 Verkehrsteilnehmern waren 8,1 % unter 15 Jahre alt, 60,9 % lagen in der Altersklasse 15 bis 44 Jahre, 31,0 % der Verunglückten war 45 Jahre und älter. Je nach Alter war die Art der Verkehrsteilnahme sehr unterschiedlich:

- Kinder im Alter bis zu 5 Jahren verunglückten überwiegend als Kfz-Mitfahrer (61%) oder als Fußgänger (31 %).
- Bei den 5- bis 14-Jährigen überwog mit 40 % die Beteiligung als Radfahrer, gefolgt von einer Verkehrsbeteiligung als Kfz-Mitfahrer (34 %).
- Die in den danach folgenden Altersklassen Verunglückten waren überwiegend Fahrer
- oder Mitfahrer von Pkw, dies gilt mit 75 % insbesondere für die Altersgruppe 19 bis 24. Zwischen 15 und 18 war der Anteil der Personen, die mit motorisierten Zweirädern verunglückten, besonders hoch (44 %). Zwischen 19 und 54 lag er dann je nach Altersgruppe bei 11 % bis 15 %.
- Ab dem 55. Lebensjahr steigt wieder der Anteil der Fußgänger und Radfahrer an den Verunglückten, in der Altersklasse 75 und älter war er dann mit zusammen knapp 44,5 % (Fußgänger 24,9 %; Radfahrer 19,6 %) auf ähnlichem Niveau wie der Anteil der Pkw - Fahrer oder - Mitfahrer mit 46,8 %.



## Quellen

Bundesamt für Straßen (ASTRA), Bern; Informationen zur Verkehrsentwicklung 2006/2005. Internet: [www.verkehrsdaten.ch](http://www.verkehrsdaten.ch)

Krafftahrt - Bundesamt, Flensburg, Statistische Mitteilungen, FZ 1

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, Dauerzählstellen Außerortsstraßen Ergebnisse 2006. Internet: <http://www.mbv.nrw.de>

Innenministerium Baden-Württemberg, Abt. Straßenwesen, Stuttgart, Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg, Ergebnisse Jahr 2006 (Hrsg. Regierungspräsidium Tübingen, Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg, Stuttgart). Internet: <http://www.sbv.baden-wuerttemberg.de/lfs/vkz/naviaus.html>

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Hannover, Straßenverkehr in Niedersachsen, Ergebnisse automatischer Dauerzählungen an den Bundesfernstraßen, Jahr 2006

Autobahndirektion Südbayern, München

Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Dresden, Automatische Straßenverkehrszählungen in Sachsen, Januar - Dezember 2006

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, Mitteilungen für die Presse

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, Mitteilungen für die Presse

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, Die Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 2006

## 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:**

**Regierungspräsidium Tübingen**

**Abt. 9, Landesstelle für Straßentechnik**

**Heilbronner Straße 300-302**

**70469 Stuttgart**

**Bearbeitung:**

**Büro für angewandte Statistik**

**Prämienstraße 19**

**52076 Aachen**

**Juli 2006**