

2011

Heilig's Blechle

125 Jahre Automobil



Baden-Württemberg

STATISTISCHES LANDESAMT



Baden-Württemberg

STATISTISCHES LANDESAMT

Impressum

Heilig's Blechle – 125 Jahre Automobil

Herausgeber und Vertrieb

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Fotonachweis

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

- © bon-design / PIXELIO
- © Stephan Schulz / PIXELIO
- © Joachim S. / PIXELIO
- © TIM Caspary / PIXELIO

Autoren

Thomas Betzholz, Dr. Helmut Büringer,
Ruth Einwiller, Dagmar Glaser, Birgit John,
Dr. Monika Kaiser, Dr. Richard Kössler,
Jürgen Kotter, Ariane Krentz, Dr. Karl Pristl,
Dr. Frank Thalheimer

© Statistisches Landesamt

Baden-Württemberg, Stuttgart, 2011

Für nicht gewerbliche Zwecke sind Vervielfältigung und unentgeltliche Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet. Die Verbreitung, auch auszugsweise, über elektronische Systeme/ Datenträger bedarf der vorherigen Zustimmung. Alle übrigen Rechte bleiben vorbehalten.



Hergestellt aus Papier, das mit dem Umweltzeichen der Europäischen Union (Reg.-Nr.FI/11/1) ausgezeichnet ist - geliefert von UPM

HEILIG'S BLECHLE

125 Jahre Automobil




Baden-Württemberg

STATISTISCHES LANDESAMT

Grußwort



*Dr. Nils Schmid MdL
Minister für Finanzen und Wirtschaft
und stellvertretender Ministerpräsident
des Landes Baden-Württemberg*

 Baden-Württemberg besitzt national wie auch international einen ausgezeichneten Ruf als Automobilstandort und Innovationsführer. In Baden-Württemberg sind Automobilhersteller und Automobilzulieferer zu Hause, die die Geschichte des Automobils geprägt haben und die Zukunft der Mobilität vorantreiben.

Zukünftig sind vor allem nachhaltige Mobilitätslösungen für den Transport von Menschen und Gütern erforderlich. Erheblich wachsende Verkehrsaufkommen bei gleichzeitiger Forderung nach effektiverem Klimaschutz und besserer Ressourcenschonung stellen große Herausforderungen an den Umbau von Energie- und Verkehrssystemen.

Hierbei sind besonders Konzepte auf der Basis erneuerbarer Energien gefragt. Die Elektromobilität bietet hierfür enormes Potenzial. Auch wenn sich viele Experten einig sind, dass der Verbrennungsmotor in den nächsten zwei Dekaden noch wesentlich unser Stra-

ßenbild prägen wird, gilt es bereits heute, den strategischen Übergang zu neuen Technologien zu gestalten. Wir werden dazu beitragen, dass sich die Heimat des Automobils zum Leitmarkt für Elektromobilität und zum Leitanbieter für alternative Antriebe, innovative Nutzungskonzepte und vernetzte, ressourcenschonende Mobilität entwickelt.


Wir setzen dabei auf den Dialog und auf eine faire Zusammenarbeit und Partnerschaft mit der Wirtschaft. Unser oberstes Ziel ist es, Wertschöpfung und Arbeitsplätze im Land zu sichern.

Nils Schmid

Vorwort



*Dr. Carmina Brenner
Präsidentin Statistisches Landesamt
Baden-Württemberg*

 Nur wenige Neuerungen haben die Welt so verändert wie die Erfindung des Automobils. Auch Geschichte und wirtschaftliches Wohlergehen Baden-Württembergs sind davon geprägt.

Vermutlich haben nicht einmal die Erfinder selbst damals erahnt, welche Möglichkeiten ihre Ideen den Men-

schen in den folgenden 125 Jahren bieten würden. Individuelle Mobilität ist aus unserer modernen Gesellschaft nicht wegzudenken. Persönliche Freiheiten resultieren daraus ebenso wie wirtschaftlicher Wohlstand einer ganzen Region. Doch nach 125 Jahren kennen wir auch die Kehrseite: Flächenverbrauch, Umweltverschmutzung, Unfälle. Wie alles hat

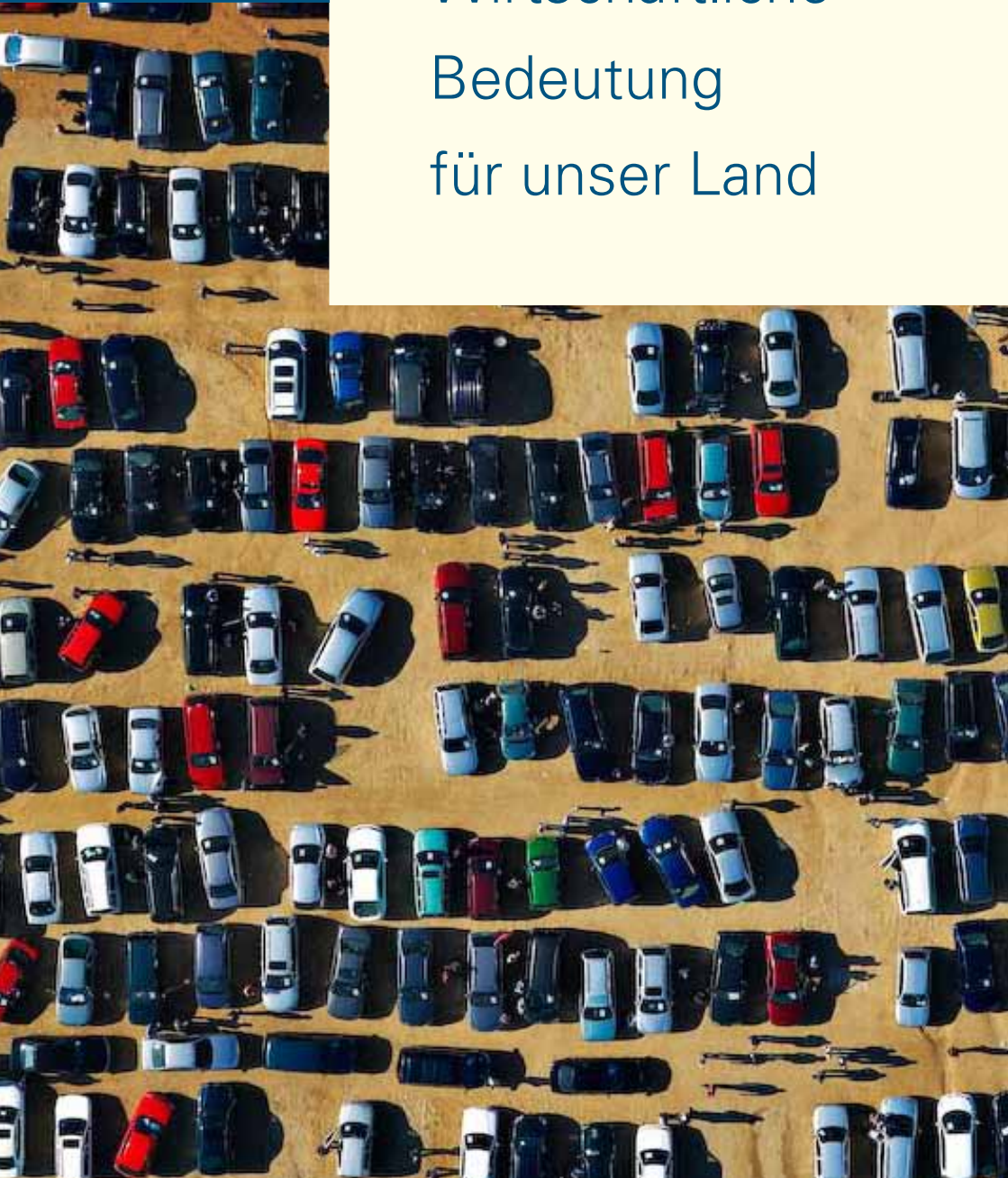
auch das Automobil zwei Seiten, ein verantwortungsvoller und zukunftsgerichteter Umgang ist heute wichtiger denn je. In Zahlen und Fakten würdigen wir die Geschichte des Automobils und beleuchten die enge Verbindung mit dem Land und seinen Bürgerinnen und Bürgern.

Carmina Brenner

Inhalt

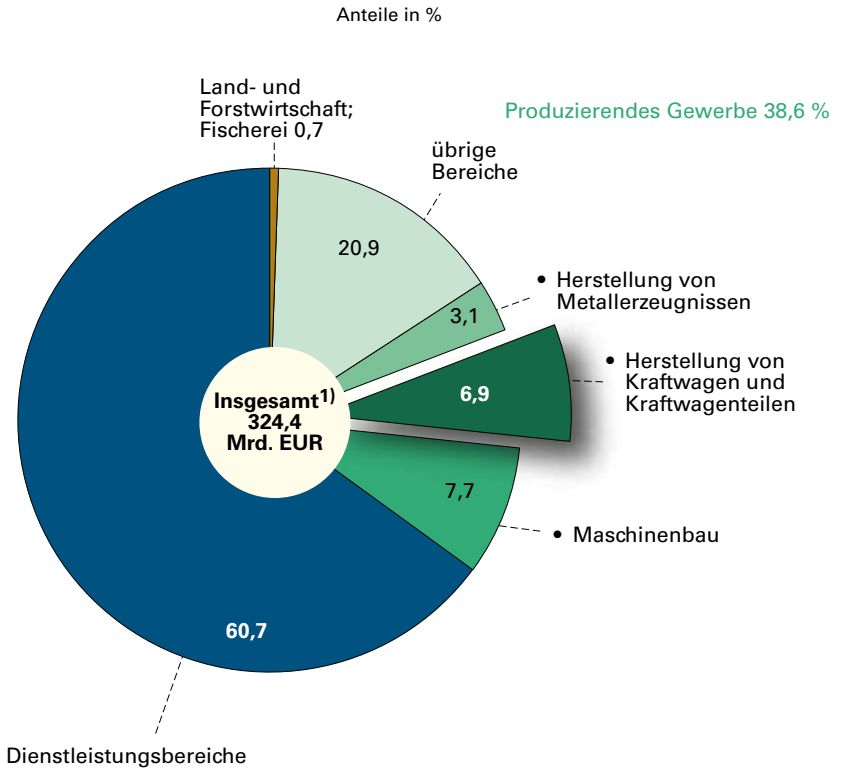
Grußwort	3
Vorwort	5
Inhalt	7
Wirtschaftliche Bedeutung für unser Land	9
1. Fahrzeuge bauen: Ein wesentlicher Beitrag zum Wohlstand	11
2. Große Unternehmen dominieren die Branche	13
3. Arbeitsplätze: Vier Kreise sind Spitzenreiter	15
4. Trumpfkarte: Forschung und Entwicklung	17
5. Auf vier Rädern: Baden-Württembergs Exportschlager Nr. 1	19
6. Chinesen stehen auf Autos aus Baden-Württemberg	21
7. Fahrzeugbau: Puls der heimischen Wirtschaft	23
Das Auto – unser Begleiter	25
8. Das Auto gehört zum Alltag	27
9. Unter Strom: Zum Jahresbeginn 406 Elektroautos	29
10. Radfahren in Heidelberg? Autofahren im Hohenlohekreis!	31
11. Start in den Tag: Mit dem Auto an den Arbeitsplatz	33
12. Man verdient gut ...	35
13. ... muss aber auch immer mehr bezahlen	37
Es geht nicht ohne Belastungen	39
14. Mobilität und Wohnen = Flächenverbrauch	41
15. Straßenverkehr: Plus 55 Prozent	43
16. Ohne Energie bewegt sich nichts	45
17. CO ₂ -Emissionen: 20 Millionen Tonnen durch den Straßenverkehr	47
18. Luftschadstoffe: Gemeinden unterschiedlich belastet	49
19. Das Risiko fährt immer mit	51
20. Verurteilt: Straftaten im Straßenverkehr	53
21. Alkohol am Steuer?	55

Wirtschaftliche Bedeutung für unser Land






BEDEUTUNG DES FAHRZEUGBAUS IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2008



1) Bruttowertschöpfung in jeweiligen Preisen.

Quelle: Arbeitskreis "Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder"

 Baden-Württemberg ist in Deutschland einer der bedeutendsten Standorte für die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen – hierzu gehören neben Pkw auch Nutzfahrzeuge und Busse. Mit gut 22 Mrd. Euro Bruttowertschöpfung tragen die hiesigen Fahrzeughersteller im Jahr 2008 rund ein Drittel zur gesamten Wirtschaftsleistung der Branche deutschlandweit bei. An der gesamten Wertschöpfung Baden-Württembergs stellt der Fahrzeugbau einen Anteil von knapp 7% gegenüber nur 3% im Bundesdurchschnitt und hat damit den Charakter einer Schlüsselindustrie, die den wirtschaftlichen Erfolg des Landes wesentlich mitbestimmt.

Fahrzeuge bauen: Ein wesentlicher Beitrag zum Wohlstand

Der Fahrzeugbau gehört zu den Wirtschaftsbereichen, in denen die Globalisierung besonders weit fortgeschritten ist. Der internationale Markt wird von einem intensiven Warenaustausch geprägt. Dieser umfasst nicht nur die Lieferung von fertigen Fahrzeugen für Endverbraucher, sondern auch die Lieferung von Teilen und Zubehör sowohl zwischen verschiedenen Firmen als auch innerhalb von international tätigen Konzernen. Die globale Ausrichtung der heimischen Unternehmen ist mit der fes-

ten Verankerung im Land verbunden. Aktuell ist jeder vierte deutsche Arbeitsplatz in dieser Branche im Südwesten angesiedelt. Mehr als ein Fünftel des Branchenumsatzes werden hier erwirtschaftet und rund 30 % der deutschlandweiten Investitionen des Wirtschaftszweiges an baden-württembergischen Standorten getätigt.

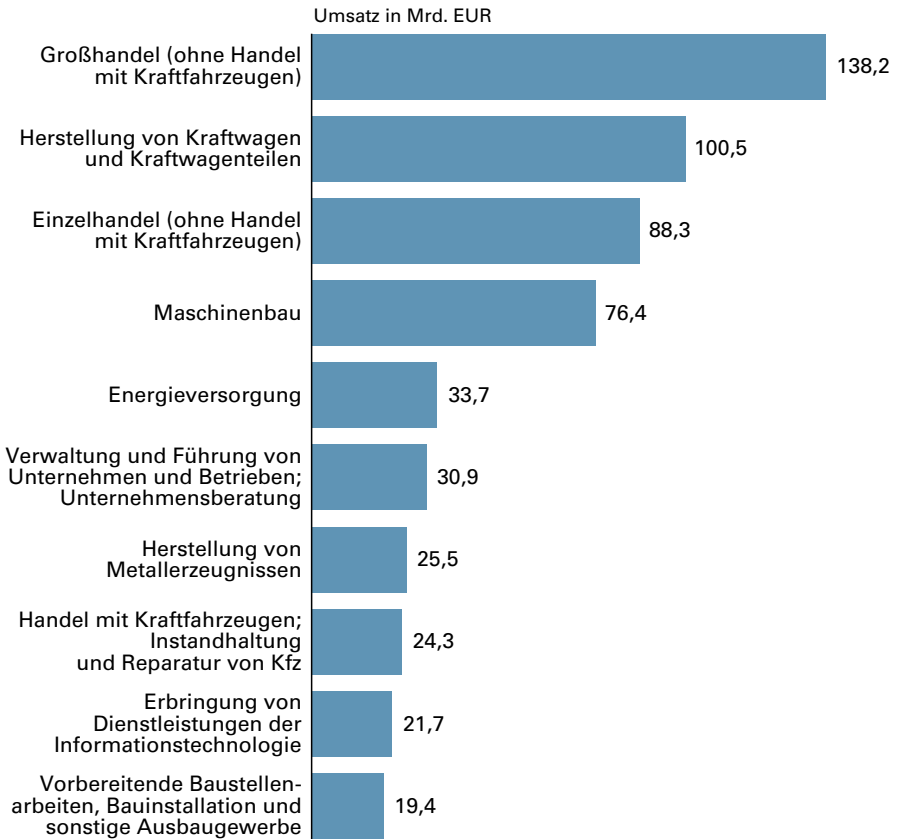


www.statistik-bw.de

(Volkswirtschaft, Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder“)



DIE 10 UMSATZSTÄRKSTEN BRANCHEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2008




Quelle: Unternehmensregister

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

521 11

Große Unternehmen dominieren die Branche

 Kraftfahrzeuge stellen nicht nur einen wesentlichen Mobilitätsfaktor dar. Ihre Produktion ist ein Kernbereich der baden-württembergischen Industrie. Die im Land ansässigen Unternehmen mit Schwerpunkt bei der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen setzten im Jahr 2008 bundesweit 100 Mrd. Euro um. Unter den Wirtschaftsbereichen nahm diese Kernbranche damit umsatzmäßig Rang 2 hinter dem Großhandel ein. Der Anteil am Umsatz aller Unternehmen belief sich auf 12,4 %, nahezu doppelt so viel wie in Deutschland (6,5 %).

Da die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen

mit komplexen Arbeitsabläufen verbunden ist und einen hohen Kapitaleinsatz erfordert, ist die Anzahl der darauf spezialisierten Unternehmen mit gut 700 in Baden-Württemberg relativ begrenzt. Zum Vergleich: Der Großhandel zählte im gleichen Jahr 27 800, der Einzelhandel 51 800 Unternehmen. Der Fahrzeugbau ist also wirtschaftlich stark von Großunternehmen geprägt. Zwar stellen kleinere und mittlere Unternehmen mit unter 250 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sowie einem Jah-

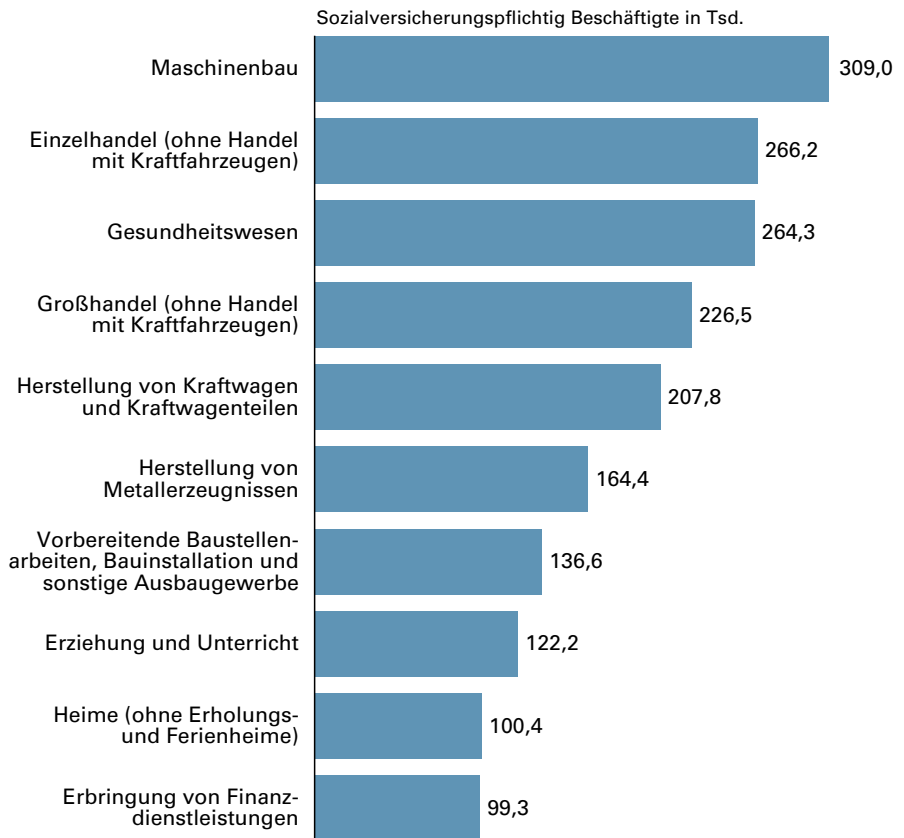
resumsatz unter 50 Mill. Euro 2008 eine deutliche zahlenmäßige Mehrheit von 88 %. Sie trugen aber nur vergleichsweise wenig zur Wirtschaftsleistung bei; denn 98 % der Umsätze gingen bei der Herstellung von Kraftwagen und deren Teilen auf das Konto der größeren Unternehmen. Über alle Branchen betrachtet, liegt dieser Anteil bei knapp zwei Dritteln.




www.statistik-bw.de
(Dienstleistungen,
Branchenspiegel)



DIE 10 BESCHÄFTIGUNGSINTENSIVSTEN BRANCHEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2008



Quelle: Unternehmensregister

 Typisch für den Fahrzeugbau ist neben der starken Konzentration auf wenige Anbieter eine intensive Vernetzung in nationaler und internationaler Hinsicht. Baden-Württemberg strahlt dabei als Sitzland einiger bedeutender Kfz-Hersteller weit über die Landesgrenze hinaus. Die hier ansässigen Unternehmen boten im Jahr 2008 bundesweit 267 000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten einen Arbeitsplatz, während in den Betrieben im Land selbst 208 000 tätig waren. Das bedeutet für den Fahrzeugbau Rang 5 unter den Branchen Baden-Württembergs mit einem Anteil von 5,6 % an allen sozialversicherungspflichtig

Beschäftigten – wesentlich mehr als in Deutschland (Anteil 3 %, Rang 9).

Zugleich ist die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen unter den bedeutendsten Branchen innerhalb des Landes regional am stärksten konzentriert. Allein 55 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten dieser Branche arbeiteten 2008 in lediglich vier Kreisen, nämlich im Landkreis Böblingen, im Stadtkreis Stuttgart sowie in den Landkreisen Rastatt und Heilbronn. Auf die zehn

wichtigsten Stadt- und Landkreise konzentrierten sich sogar 80 % der Arbeitsplätze. Zum Vergleich: Bei der Gesamtheit der berücksichtigten Branchen kamen die vier Kreise mit den meisten Arbeitsplätzen auf einen Beschäftigtenanteil von 22 %; die zehn wichtigsten auf 44 %.

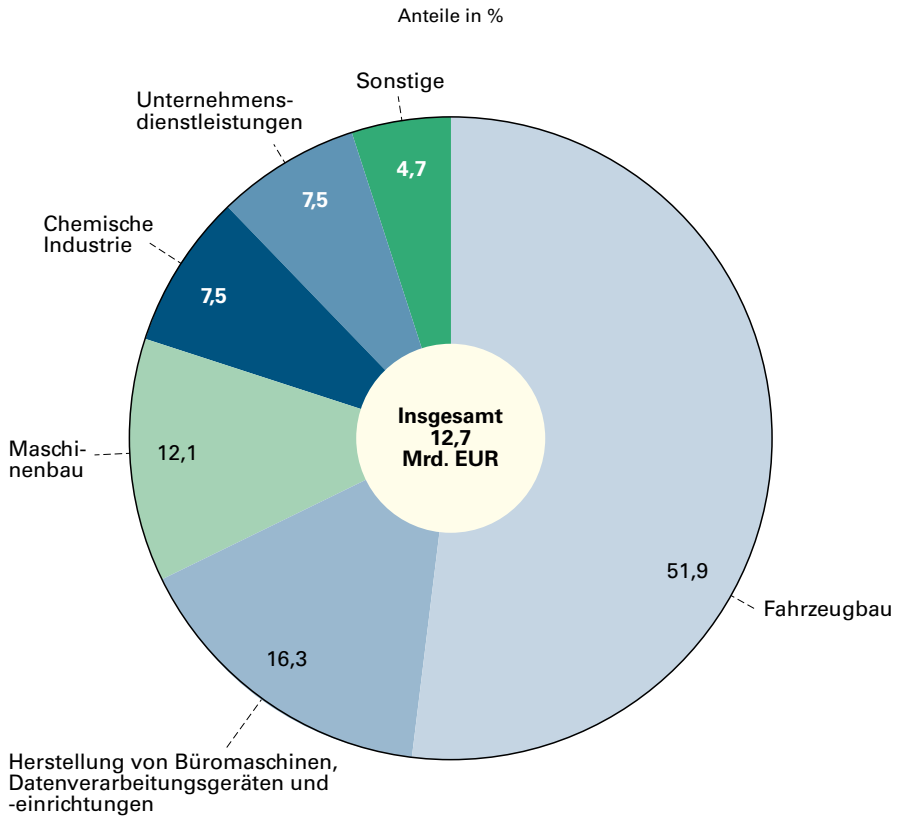
Arbeitsplätze: Vier Kreise sind Spitzenreiter



www.statistik-bw.de
 (Dienstleistungen,
 Branchenspiegel)



FuE-AUSGABEN DER UNTERNEHMEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2007 NACH WIRTSCHAFTSZWEIGEN



Quelle: Stifterverband Wissenschaftsstatistik, eigene Berechnungen.

Die große Wettbewerbsfähigkeit von Produkten „made in Baden-Württemberg“ bei gleichzeitig vergleichsweise hohen Arbeitskosten beruht auf jahrelangen Erfolgen bei Innovationen und Erfindungen. Dieser Vorsprung ergibt sich nicht automatisch, er muss permanent erarbeitet werden. So erreichten die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung in den baden-württembergischen Forschungsstätten der Wirtschaft, an den Hochschulen und in den Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen außerhalb der Hochschulen im Jahr 2007 ein neues Rekordniveau von insgesamt 15,7 Mrd. Euro. Bezogen auf das Bruttoinlands-

produkt sind das knapp 4,4 %. Dabei ist hier im Lande der Wirtschaftssektor der bedeutendste Forschungsträger. Etwa 81 % der gesamten FuE-Ausgaben wurden in diesem Sektor getätigt (gut 12,7 Mrd. Euro).

Diese herausragende Forschungsleistung des Wirtschaftssektors wird zu einem bedeutenden Teil vom Fahrzeugbau getragen. Die baden-württembergischen Kfz-Unternehmen haben 2007 rund 6 Mrd. Euro für FuE ausgegeben und inves-

tiert damit so viel wie in keinem anderen Bundesland. Rund 47 % der deutschlandweiten FuE-Ausgaben dieser Branche entfielen auf Unternehmen aus Baden-Württemberg. Die enormen FuE-Kapazitäten der Kfz-Hersteller und ihrer Zulieferfirmen sind eine wesentliche Voraussetzung für die absolute Weltgeltung der Produkte dieser Branche.

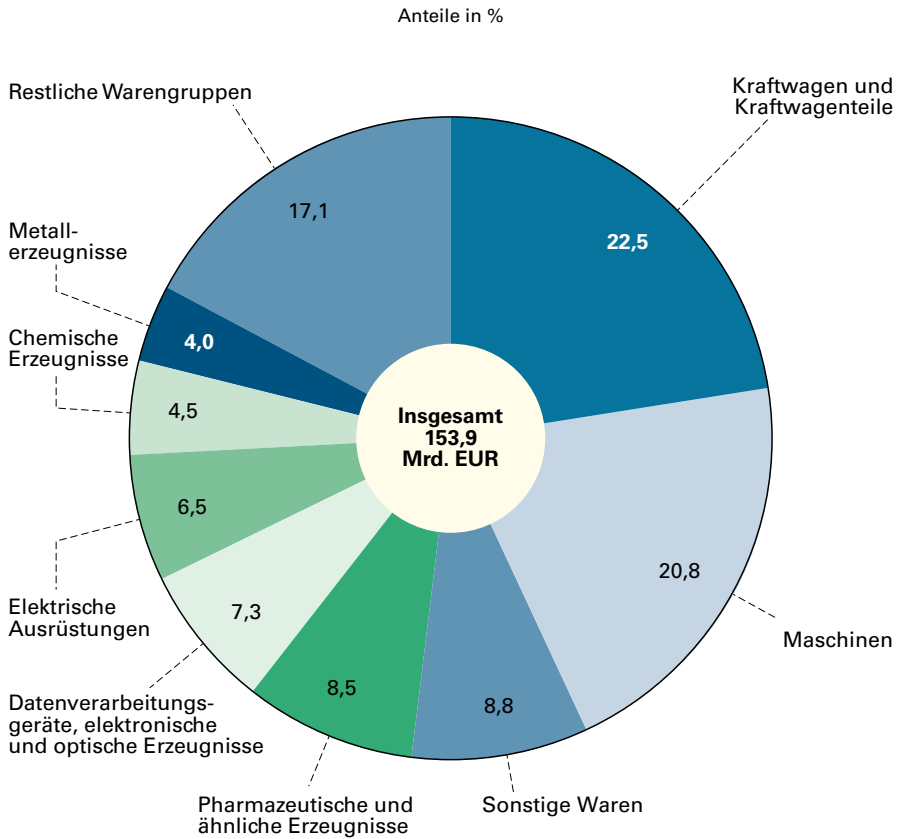


www.statistik-bw.de
(Volkswirtschaft, Forschungs- und Entwicklungsmonitor)


Trumpfkarte: Forschung und Entwicklung



AUSFUHREN AUS BADEN-WÜRTTEMBERG 2010*) NACH DEN WARENGRUPPEN



*) Vorläufige Ergebnisse.
Quelle: Außenhandelsstatistik

 Im Jahr 2010 wurden aus Baden-Württemberg Kraftwagen und Kraftwagenteile im Wert von 34,6 Mrd. Euro exportiert. Damit trug die Branche 22,5 % zu den gesamten Ausfuhren des Landes bei. Lediglich Maschinen als zweiter Eckpfeiler der baden-württembergischen Industrie kamen mit 20,8 % annähernd auf eine vergleichbare Größenordnung. Auf der Importseite stellen Kraftwagen und Kraftwagenteile zwar auch eine gewichtige Position dar. Bei einem Einfuhrwert von 10,2 Mrd. Euro im Jahr 2010 tritt Baden-Württemberg in diesem Warenbereich jedoch klar als Netto-Exporteur in Erscheinung.

Auf vier Rädern: Baden-Württembergs Exportschlager Nr. 1

Insbesondere im Jahr 2009 hatte die Branche allerdings auch die Kehrseite der Medaille kennen gelernt: Als sehr stark international vernetzter Bereich bekam der Außenhandel mit Kraftwagen und deren Teilen die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise überdurchschnittlich heftig zu spüren. So brach die baden-württembergische Ausfuhr dieser Güter gegenüber 2008 um mehr als ein Viertel (- 27,2 %) ein. Dies trug mit dazu bei, dass das Bruttoinlandsprodukt 2009 real um 7,1 % zurückging.

Umso bemerkenswerter ist das baden-württembergische Exportergebnis bei Kraftwagen und Kraftwagenteilen 2010: Ein Zuwachs um über 42 % binnen Jahresfrist sorgte dafür, dass das Ergebnis des Jahres 2008 sogar übertroffen wurde.



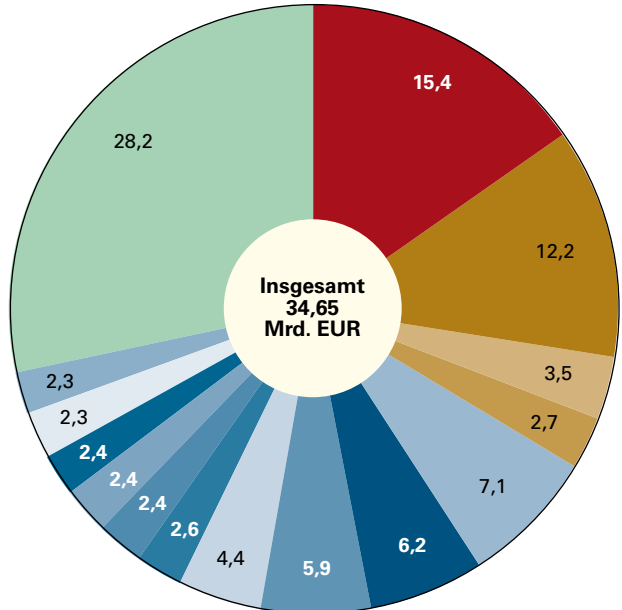
www.statistik-bw.de
(Außenhandelsdaten)




AUSFUHREN VON KRAFTWAGEN UND KRAFTWAGENTEILEN AUS BADEN-WÜRTTEMBERG 2010*) NACH DEN WICHTIGSTEN ABNEHMERLÄNDERN

Anteile in %

- Vereinigte Staaten
- China
- Japan
- Republik Korea
- Frankreich
- Vereinigtes Königreich
- Italien
- Spanien
- Russische Föderation
- Schweiz
- Türkei
- Belgien
- Niederlande
- Österreich
- Restliche Länder



*) Vorläufige Ergebnisse.
Quelle: Außenhandelsstatistik

 Trotz einer zunehmend weltweiten Orientierung stellt der Warenaustausch mit den europäischen Ländern – und hier speziell mit den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union – weiterhin den Kernbereich des baden-württembergischen Außenhandels dar. So gingen 2010 zwei Drittel (67 %) der gesamten Ausfuhren nach Europa, und mehr als die Hälfte (52,9 %) in die EU. Demgegenüber sind die Exporte von Kraftwagen und Kraftwagenteilen deutlich weniger auf die europäischen Märkte konzentriert. Bei dieser Warengruppe kamen Europa insgesamt bzw. die EU-Staaten lediglich auf Absatzanteile von 50 bzw. 40,1 %. Mit 25,3 bzw. 19,6 % er-

reichten asiatische und amerikanische Abnehmer zusammen genommen bereits eine ähnliche Dimension.

Die starke Bedeutung der außereuropäischen Absatzmärkte für die Kfz-Ausfuhr kommt in der Gliederung nach den wichtigsten Bestimmungsländern klar zum Ausdruck, denn hier stehen die USA und China mit Abstand an der Spitze; insbesondere die Premium-Hersteller profitieren von diesen Märkten. Zudem finden sich unter den zehn wichtigs-

ten Abnehmern mit Japan und Südkorea zwei weitere fernöstliche Länder. Die Kfz-Ausfuhren in die vier genannten Staaten zeichneten sich zudem 2010 durch überdurchschnittliche Zuwächse aus, wobei die Republik Korea mit einer annähernden Verdoppelung (+ 97,6 %) sowie China mit einem Zuwachs von 120 % nochmals herausragten.



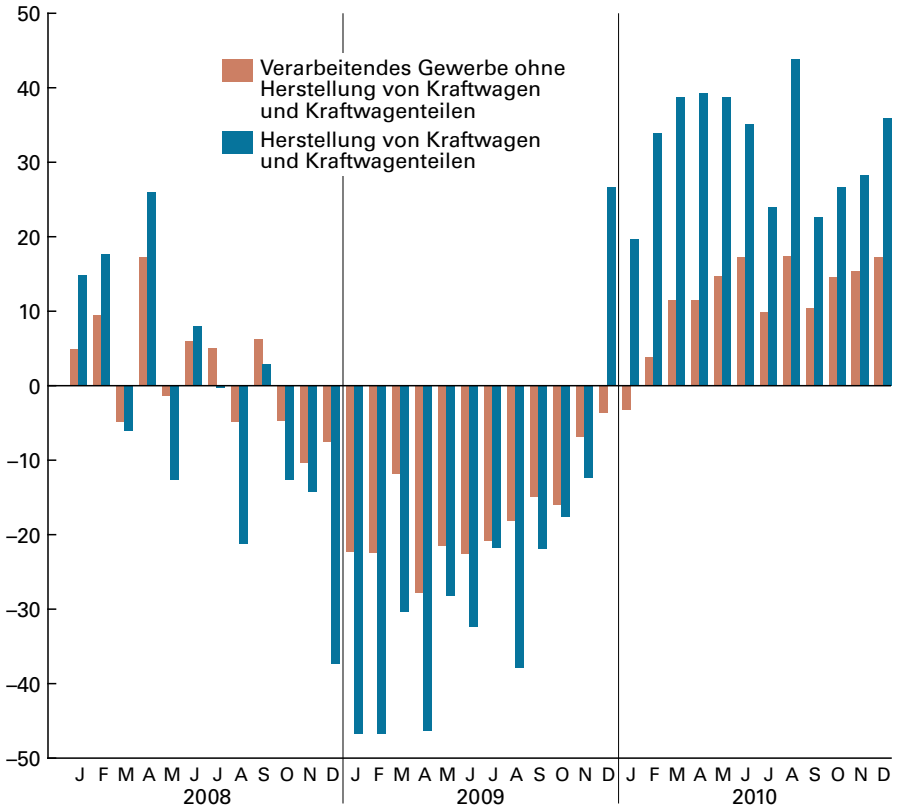
www.statistik-bw.de
(Außenhandelsdaten)

Chinesen stehen auf Autos aus Baden-Württemberg



UMSATZENTWICKLUNG IM VERARBEITENDEN GEWERBE*) UND DER HERSTELLUNG VON KRAFTWAGEN UND KRAFTWAGENTEILEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2008 BIS 2010

Veränderung zum Vorjahresmonat in %



*) Verarbeitendes Gewerbe einschließlich Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden.

Quelle: Monatsbericht für Betriebe im Verarbeitenden Gewerbe

Als eine der bedeutendsten Branchen im Land bestimmt der Fahrzeugbau natürlich das konjunkturelle Auf und Ab der gesamten baden-württembergischen Wirtschaft mit. Auf der anderen Seite wird diese Branche aufgrund ihrer engen internationalen Verflechtungen selbst stark durch weltwirtschaftliche Entwicklungen beeinflusst. Diese Abhängigkeit zeigte sich beim massiven konjunkturellen Einbruch des Fahrzeugbaus im Krisenjahr 2009, der deutlich stärker ausfiel als im Verarbeitenden Gewerbe insgesamt. Die positive Seite der Medaille ist dann allerdings auch die Vorreiterrolle des Fahrzeugbaus im Konjunkturaufschwung.

Fahrzeugbau: Puls der heimischen Wirtschaft

Nach dem drastischen Rückgang in der Wirtschaftskrise 2009, mit Produktionseinbußen im Vorjahresvergleich von über einem Viertel, erwies sich der Fahrzeugbau in 2010 mit einem Produktionsplus von über 30 % als zentraler Motor für das rasante Wachstumstempo der heimischen Industrie und den kräftigen Aufschwung der Südwestwirtschaft.

Trotz der Rezession 2009 ist die Automobilbranche hier zu Lande in den letzten fünf Jahren besonders dynamisch

gewachsen. Ihre Wertschöpfung erhöhte sich seit 2005 preisbereinigt jährlich um gut 2 %, d.h. um annähernd 12 % insgesamt. Zum Vergleich: Das Verarbeitende Gewerbe verzeichnete im genannten Zeitraum dagegen einen leichten Rückgang von etwas über 1 % und konnte somit den krisenbedingten Einbruch noch nicht überwinden.



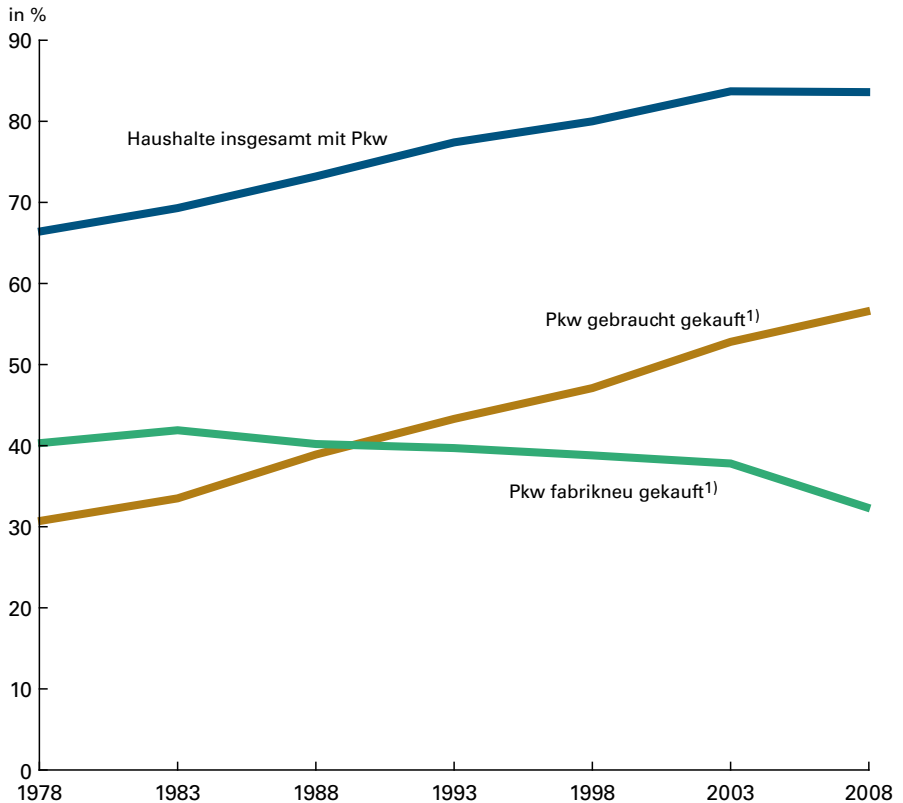
www.statistik-bw.de
(Industrie, Veröffentlichungen,
Faltblatt Industrie 2011)

Das Auto – unser Begleiter






AUSSTATTUNG PRIVATER HAUSHALTE IN BADEN-WÜRTTEMBERG MIT EINEM ODER MEHREREN PERSONENKRAFTWAGEN 1978 BIS 2008



1) Haushalte, die über Neuwagen und Gebrauchtwagen verfügen, werden jeweils bei „gebraucht“ und „fabrikneu“ gezählt.

Quelle: Einkommens- und Verbrauchsstichprobe

Das Auto gehört zum Alltag

 Im Jahr 2008 besaßen in Baden-Württemberg 4,05 Mill. private Haushalte, das sind rund 84 % aller Privathaushalte, mindestens einen Pkw, während dies 1978 nur für rund zwei Drittel der Haushalte (rund 2,2 Mill.) zutraf. Somit besitzen heute fast doppelt so viele Haushalte wie noch vor 30 Jahren einen Pkw. An Bedeutung haben hierbei jedoch vor allem gebraucht gekaufte Pkw gewonnen, während der Anteil der fabrikneu gekauften Pkw in den Haushalten kontinuierlich sinkt.

Der Ausstattungsgrad mit Pkw hängt stark von der Haushaltsgröße und dem Einkommen ab. Für das Jahr 2008

lässt sich beispielsweise feststellen, dass nur 64 % der Einpersonenhaushalte ein Auto besitzen, während der Pkw in den Mehrpersonenhaushalten fast zur Standardausstattung gehört. In Haushalten mit 4 oder mehr Personen ist bei über 98 % mindestens ein Pkw zu finden. Die deutlich geringere Ausstattung der Einpersonenhaushalte ist auch darauf zurückzuführen, dass viele alleinlebende ältere Menschen, insbesondere Frauen, kein Auto haben. Ein besonders deutlicher Grund für Autobesitz ergibt sich aus

der Einkommenshöhe: Je höher das Haushaltseinkommen ist, desto größer ist auch der Ausstattungsgrad mit Pkw.

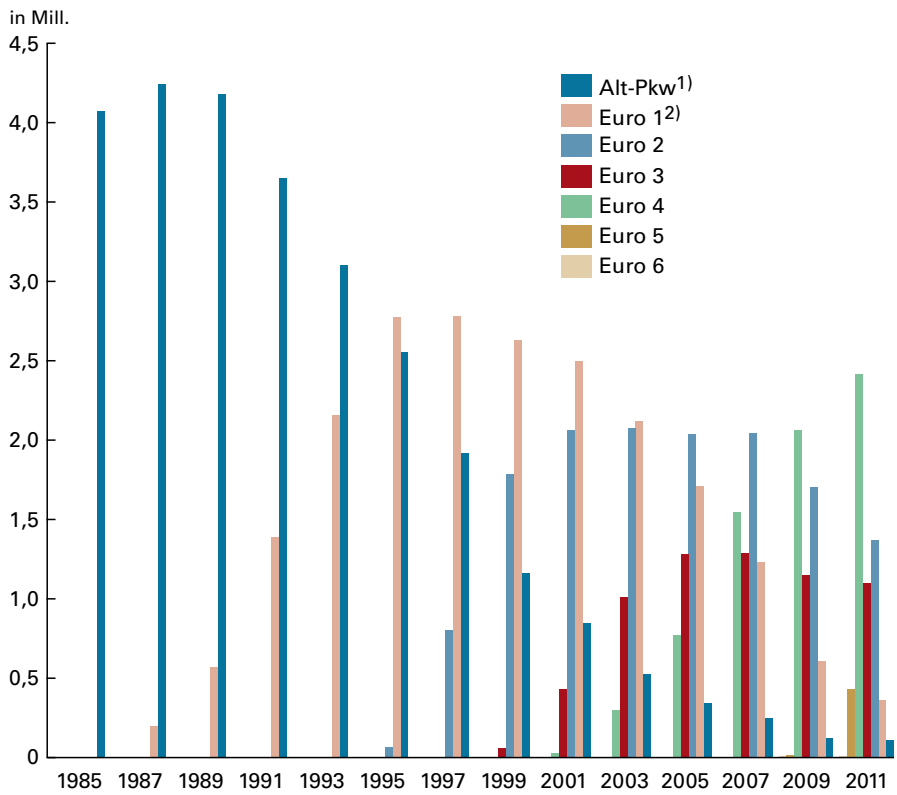


www.statistik-bw.de

(Volkswirtschaft, Landesdaten, Freiwillige Haushaltsbefragungen, Einkommens- u. Verbrauchsstichprobe)



**BESTAND*) AN PERSONENKRAFTWAGEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG
1985 BIS 2011 NACH EMISSIONSGRUPPEN**)**



*) Stand jeweils am 1. Juli, ab 2001 jeweils 1. Januar des Jahres. – **) Zuordnung zu den Emissionsgruppen lt. Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, Stand 1. Januar 2007. – 1) Europa-Norm (XXV); bedingt schadstoffarm (XXIV); Pkw ohne Schadstoffminderung sowie sonstige Antriebe. – 2) Einschließlich US-Norm (XXIII).
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Über 7 Mill. Kraftfahrzeuge waren Anfang 2011 in Baden-Württemberg zugelassen, darunter fast 5,8 Mill. Pkw. Hintereinander gestellt, würde die Länge der parkenden Pkw-Flotte geschätzte 25 000 km betragen. Baden-Württembergs überörtliche Straßen sind mit 27 500 km nur rund 10 % länger. Abgesehen von Sonderinflüssen wie der 2009 gezahlten Umweltprämie, sanken in den vergangenen Jahren die Zuwachsraten des Pkw-Bestandes. Dadurch verlangsamte sich auch der Anstieg der Pkw-Dichte.

Inzwischen sind 99 % des Pkw-Bestandes im Land schadstoffreduziert, wobei seit

2000 das Interesse an Dieselpkw steigt. Fast jeder dritte in Baden-Württemberg angemeldete Pkw fährt heute mit Dieselmotor, bundesweit ist es nur jeder vierte. Noch führen alternative Antriebsarten mit einem Anteil von 0,8 % ein Schattendasein, jedoch mit leicht steigender Tendenz. Während die Zahl der Neuzulassungen gasbetriebener Pkw seit 2009 rückläufig ist, werden zunehmend Hybrid- und Elektrofahrzeuge neu zugelassen. Der Bestand beträgt derzeit 5343 Fahrzeuge. Hier bleibt abzuwarten,

wie sich die Landesinitiative Elektromobilität zur Unterstützung der Entwicklung alternativer Antriebskonzepte auswirkt. Kleinere Pkw werden in Baden-Württemberg anteilmäßig eher weniger gefahren. Dagegen liegt das Land bei großvolumigen Pkw-Hubraumklassen bundesweit im Spitzenbereich.



www.statistik-bw.de
(Verkehr, Landesdaten)

Unter Strom: Zum Jahresbeginn 406 Elektroautos

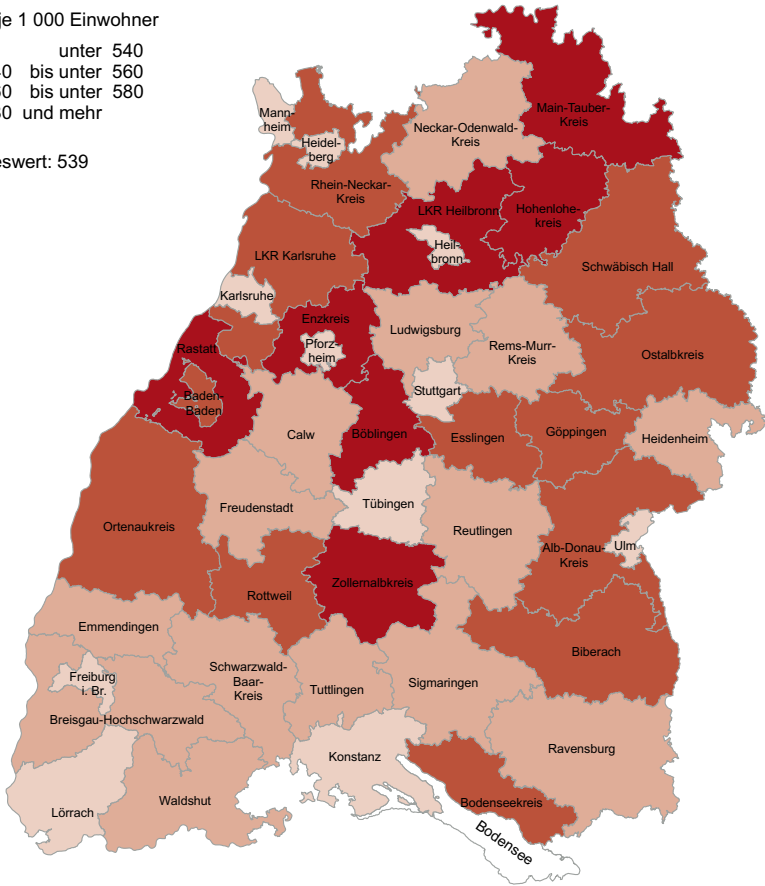


PKW-DICHTE IN DEN STADT- UND LANDKREISEN BADEN-WÜRTTEMBERGS AM 01. JANUAR 2011

PKW je 1 000 Einwohner


- unter 540
- 540 bis unter 560
- 560 bis unter 580
- 580 und mehr

Landeswert: 539



© Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart 2011
Für nicht gewerbliche Zwecke sind Vervielfältigung und unentgeltliche
Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

43-43-11-01S
© Kartengrundlage GfK GeoMarketing GmbH
Karte erstellt mit RegioGraph

 539 Pkw kommen im Jahr 2011 auf 1000 Baden-Württemberger. Unter den Bundesländern nimmt Baden-Württemberg damit den 5. Platz ein. Hinsichtlich der Pkw-Dichte existieren große Unterschiede zwischen den Stadt- und Landkreisen. Insbesondere ländliche Kreise – an der Spitze der Hohenlohekreis – zeichnen sich durch hohe Motorisierungsgrade aus. Stadtkreise liegen hier deutlich unter dem Landesdurchschnitt, wobei Heidelberg und Freiburg - mit deutlichem Abstand zu nachfolgenden Stadtkreisen - hier die niedrigsten Werte aufweisen. Gründe sind vor allem die hohe Arbeitsplatzzentralität, eine überdurchschnitt-

liche Ausstattung mit Infrastruktureinrichtungen sowie ein im Vergleich zu dünner besiedelten Gebieten besser ausgebauter öffentlicher Nahverkehr. Baden-Baden nimmt hingegen mit einer vergleichsweise hohen Pkw-Dichte eine Sonderstellung ein.

Baden-Württembergs Kreise unterscheiden sich auch hinsichtlich der Zusammensetzung des Pkw-Bestandes nach Emissionsklassen. Die Kreise Stuttgart und Böblingen erreichen mit Anteilen

von über 13 % an den neuesten Emissionsklassen Euro 5 und 6 die besten Werte. Andere Kreise wie Emmendingen oder Breisgau-Hochschwarzwald liegen mit 4 bzw. 5 % deutlich darunter. Landesweit erfüllen 61 % der baden-württembergischen Pkw die Normen Euro 3 und 4, ca. 8 % die neuesten Normen 5 und 6.



www.statistik-bw.de
(Verkehr, Analysen, Monatsheft 12/2009)

Radfahren in Heidelberg? Autofahren im Hohenlohekreis!

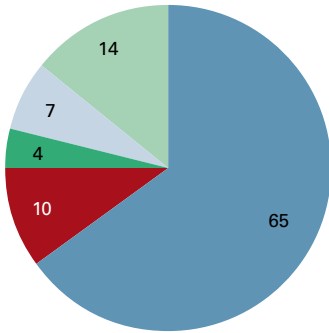


ERWERBSTÄTIGE IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1978 UND 2008 NACH DEM FÜR DIE LÄNGSTE STRECKE ZUR ARBEITSSTÄTTE BENUTZTEN VERKEHRSMITTEL *)

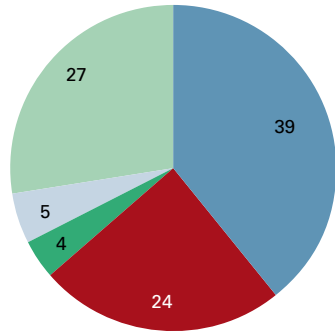
Anteile in %

Männer

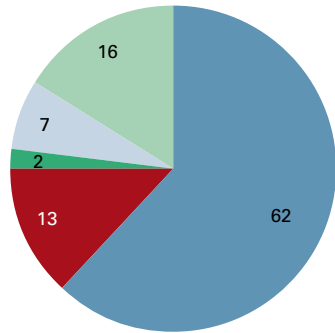
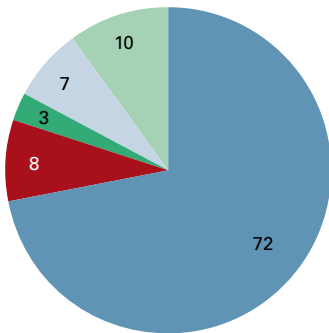
Frauen



1978



2008



■ Pkw/Motorrad/Mofa
 ■ Öffentlicher Personennahverkehr
 ■ Eisenbahn
 ■ Fahrrad
 ■ zu Fuß

*) Verkehrsmittel, mit dem auf dem Weg zur Arbeit jeweils die längste Strecke zurückgelegt wird.

Quelle: Mikrozensus

Start in den Tag: Mit dem Auto an den Arbeitsplatz

Die Mobilität von Erwerbstätigen, Schülern und Studierenden ist in den vergangenen drei Jahrzehnten angestiegen. Ein Vergleich mit dem Jahr 1978 zeigt: Der motorisierte Berufsverkehr hat in den letzten 30 Jahren stark zugenommen. Während heute mehr als zwei Drittel der Erwerbstätigen hauptsächlich das Auto, Motorrad oder Moped für den Weg zur Arbeit benutzen, waren es 1978 nur 56 %. Damals konnte noch fast ein Fünftel der Berufstätigen aufgrund der kürzeren Arbeitswege den Arbeitsort zu Fuß erreichen.

Männer nutzten mit 72 % das Auto, Motorrad, Mo-

ped oder Ähnliches stärker als Frauen (62 %) für ihren Weg zur Arbeit. Dagegen gingen Frauen häufiger zu Fuß (16 %) als Männer (10 %). Auch nutzten Frauen den öffentlichen Personennahverkehr (13 %) stärker als Männer (8 %). Das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel für den Weg zur Arbeit ist bei beiden Geschlechtern mit 7 % gleich beliebt. Die Zahl der Pkw hat in den letzten Jahrzehnten deutlich zugenommen. 1978 kamen noch 342 Pkw auf 1 000 Einwohner, 2011 waren es

539 Pkw. Die Zahl der Fahrräder je 1 000 Einwohner liegt bei über 800. Das sind im Südwesten insgesamt über 8 Mill. Drahtesel.




www.statistik-bw.de
(Erwerbstätigkeit, Analysen,
Monatsheft 9/2009)



**BRUTTOJAHRESVERDIENST (MIT SONDERZAHLUNGEN)
DER ARBEITNEHMER/-INNEN IN VOLLZEIT IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2010
NACH WIRTSCHAFTSZWEIGEN ...**



Quelle: Verdiensterhebung

 Der durchschnittliche Bruttojahresverdienst eines vollzeitbeschäftigten Arbeitnehmers in Unternehmen des Fahrzeugbaus betrug 2010 inklusive Sonderzahlungen knapp 57 600 Euro. Das sind etwa 25 % mehr als in Baden-Württemberg im Landesdurchschnitt (45 150 Euro) verdient wird. Verglichen mit einer Vollzeitbeschäftigung im Gastgewerbe haben die Beschäftigten der Automobilindustrie und ihrer Zulieferer im Jahr 2010 durchschnittlich brutto mehr als das Doppelte verdient.

Seit dem 1. Quartal 2007 ist der Index der durchschnittlichen Monatsverdienste (Ba-

sisjahr: 2007) eines Vollzeitbeschäftigten in der gesamten Wirtschaft des Landes bis zum 4. Quartal 2010 um 9,2 % angestiegen. In der Autoindustrie haben die Verdienste im gleichen Zeitraum um 12 % zugelegt. Der wirtschaftliche Abschwung infolge der Bankenkrise traf die Hersteller von Kraftfahrzeugen und ihre Zulieferer besonders stark. Die Unterauslastung der Kapazitäten zwang viele Firmen ihre Mitarbeiter kurz arbeiten zu lassen. Im 2. Quartal 2009 lag der Verdienstindex als

Folge der Wirtschaftskrise um 5 % niedriger als Anfang 2007. Inzwischen hat sich die Branche kräftig erholt, was vor allem zu einem starken Anstieg des Verdienstindex in der 2. Jahreshälfte 2010 führte.

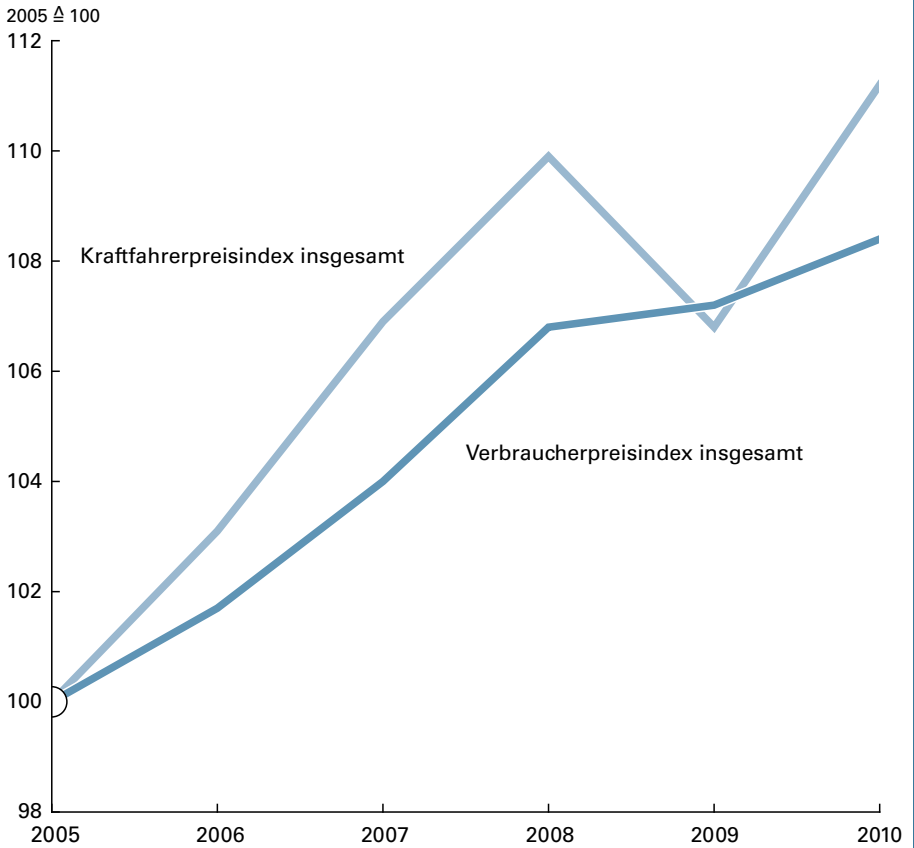


www.statistik-bw.de
(Erwerbstätigkeit, Verdienststrukturhebung)

Man verdient gut ...



VERBRAUCHERPREISINDEX UND KRAFTFAHRERPREISINDEX (FAHRZEUG-ANSCHAFFUNG UND -UNTERHALTUNG) IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2005 BIS 2010




Quelle: Preisstatistik

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

532 11

... muss aber auch immer mehr bezahlen

 In den vergangenen Jahren hatte die Entwicklung des Rohölpreises maßgeblichen Einfluss auf die Preisentwicklung in Baden-Württemberg. Die Teuerungsrate ist seit der letzten Indexumstellung 2005 um 8,4 % angestiegen. Im gleichen Zeitraum haben die Preise für Rohölprodukte jedoch deutlich stärker zugelegt. Das trifft vor allem die Autofahrer. Mit 16,5 % sind die Kraftstoffpreise fast doppelt so stark angestiegen wie der allgemeine Verbraucherpreisindex.

Noch stärker als im Verbraucherpreisindex wirken sich die starken Preiserhöhungen bei Kraftstoffen auf den

Kraftfahrerpreisindex aus, der die Preisentwicklung der individuellen Mobilität misst. Seit 2005 hat dieser um 11,2 % zugelegt. Allerdings sind hierfür nicht allein die Benzin- und Dieselpreise verantwortlich. So stiegen seit 2005 die Preise für Kfz-Versicherungen (+18,8 %), Fahrschulen und Führerscheinebühren (+12 %) sowie für Reparaturen und Inspektionen (+11,0 %) ebenfalls überproportional an. Auf den Kraftfahrerpreisindex dämpfend wirkte dagegen die Preisentwicklung bei Automobi-

len. Diese lag mit 6,4 % noch unter der allgemeinen Teuerungsrate. Im Gegensatz zu Pkws sind die Preise für Motorräder deutlich stärker gestiegen. Seit 2005 haben sich die Preise für Zweiräder um 12,7 % erhöht.



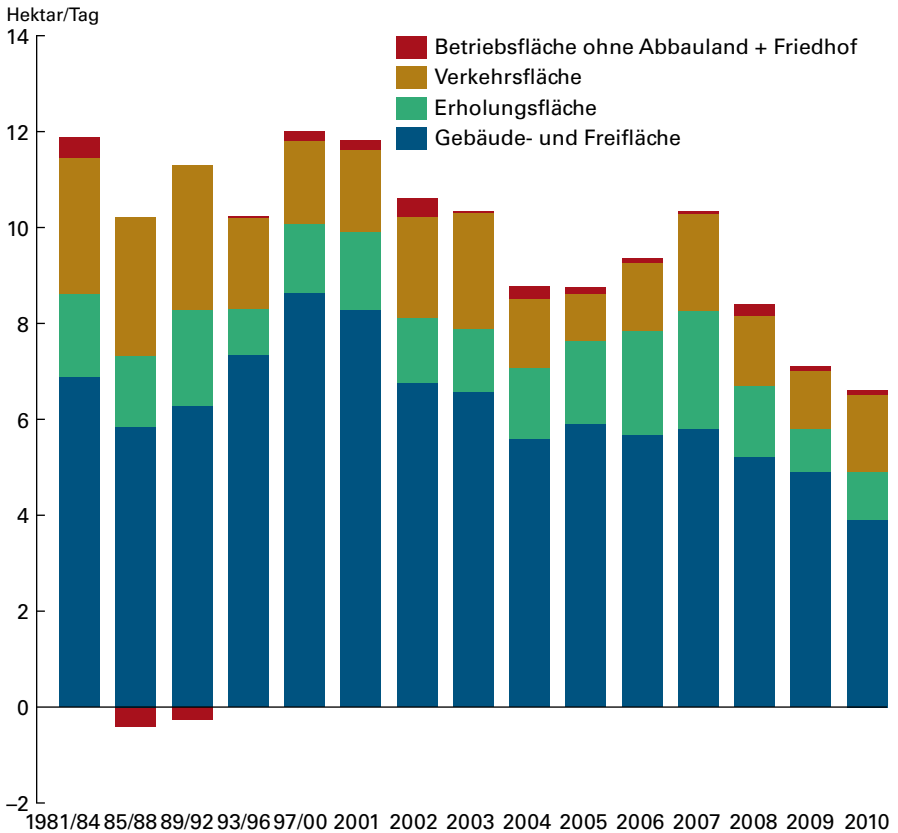
www.statistik-bw.de
(Preise, Konjunkturspiegel)

Es geht
nicht ohne
Belastungen





TÄGLICHER „FLÄCHENVERBRAUCH“ IN BADEN-WÜRTTEMBERG



Quelle: Flächenerhebung. Bis zum Jahr 2000 jeweils Durchschnittswerte aus 4 Jahren.

Der Flächen- und Land-
schaftsverbrauch für Sied-
lungs- und Verkehrszwecke
ist Teil kontroverser umwelt-
politischer Diskussionen. Ent-
scheidende Kenngröße des
Flächenverbrauchs ist die
„Siedlungs- und Verkehrsflä-
che“. Diese hat sich in Baden-
Württemberg von 1996 bis
2010 insgesamt um 11,2 % auf
505 000 Hektar erhöht. Die
größte Zuwachsrate (+14,3 %)
verzeichnete dabei die Gebäu-
de- und Freifläche. Die Zunah-
me der Verkehrsfläche verlief
mit plus 4,6 % auf nun 196 000
Hektar wesentlich moderater.

Bei der Verkehrsfläche wurde
mit zunehmendem Individu-
al- und Güterverkehr vor al-
lem die Kategorie „Straßen“

(inklusive unmittelbar an-
grenzender Geh- und Rad-
wege) ausgedehnt. Hier gab
es ein Plus von 8,5 % auf ins-
gesamt 96 000 Hektar. Das
entspricht einem Plus von
täglich zwei Fußballfeldern.
Die Flächen von Bahngelän-
de und von Flugplätzen wa-
ren sogar rückläufig, die von
Wegen und Plätzen haben
moderat zugenommen. Die
Ursachen für das Plus von
8,5 % bei der Straßenfläche
sind u.a. die Erschließung
neuer Baugebiete, zusätz-
liche Fahrspuren bei Fern-
straßen oder der Bau neuer

Autobahnabschnitte sowie
Ortsumgehungen. Zum Ver-
gleich: Von 1996 bis 2010
ist die Zahl der Einwohner
in Baden-Württemberg um
3,6 % gestiegen, die der Kraft-
fahrzeuge um 6,1 % oder
400 000, die Jahresfahrleis-
tung um gut 10 % sowie die
Zahl der Wohngebäude um
13 %.

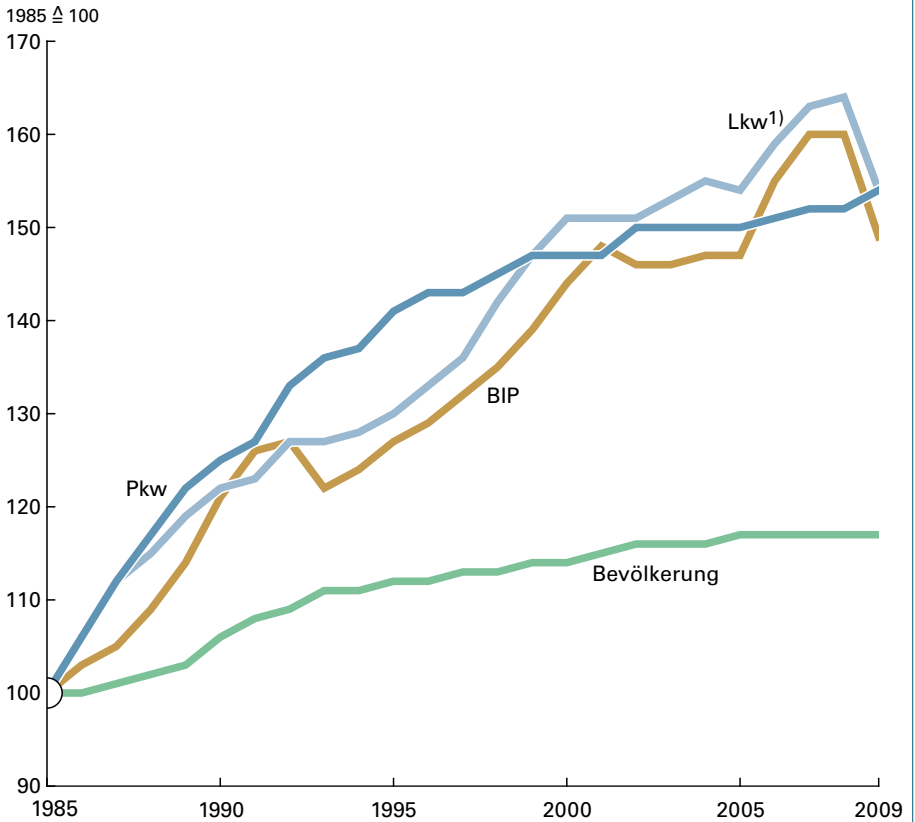


www.statistik-bw.de
(Fläche, Analysen, Monatshef-
te 4/2010 und 1/2011)


Mobilität und Wohnen = Flächenverbrauch



**JAHRESFAHRLEISTUNGEN, BEVÖLKERUNG UND BRUTTOINLANDSPRODUKT
IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1985 BIS 2009**



1) Einschließlich leichte Nutzfahrzeuge und Busse.
Quelle: Landesstelle für Straßentechnik und eigene Berechnungen

 Die auf den Straßen in Baden-Württemberg jährlich mit Kraftfahrzeugen zurückgelegten Kilometer haben seit Mitte der 1980er Jahre von 60 Milliarden auf über 93 Milliarden Kilometer, das heißt um fast 55 %, zugenommen. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Steigerungsrate von knapp 2 %. Die für 2009 ermittelte gesamte Jahresfahrleistung aller Kfz käme beispielsweise dadurch zustande, dass jeder erwachsene Bürger des Landes jeden Tag im Jahr rund 30 Kilometer mit dem Auto zurücklegt. Im Jahr 1985 wären es noch täglich knapp 20 Kilometer gewesen.

Straßenverkehr: Plus 55 Prozent

Die Entwicklung der Jahresfahrleistungen verlief über den gesamten Zeitraum seit 1985 betrachtet bei den Pkw wie auch bei den Lkw nicht gleichmäßig. Der Pkw-Verkehr hat vor allem in den 10 Jahren bis 1995 stark zugenommen (plus 40 %). Danach verlangsamte sich die Zunahme der Pkw-Jahresfahrleistungen deutlich. In den folgenden 14 Jahren bis 2009 betrug die Steigerung nur noch zusammen gut 10 %. Ganz anders zeigt sich der Verlauf bei den Lkw, deren Jahresfahrleistungen insge-

samt überdurchschnittlich stark angestiegen sind (plus 64 % von 1985 bis 2008). Bei den Lkw ist in den zurückliegenden Jahren sogar eine verstärkte Zunahme zu verzeichnen, auch wenn die Wirtschaftskrise im Jahr 2009 zu einem vorübergehend deutlichen Einbruch im Güterverkehr geführt hat.

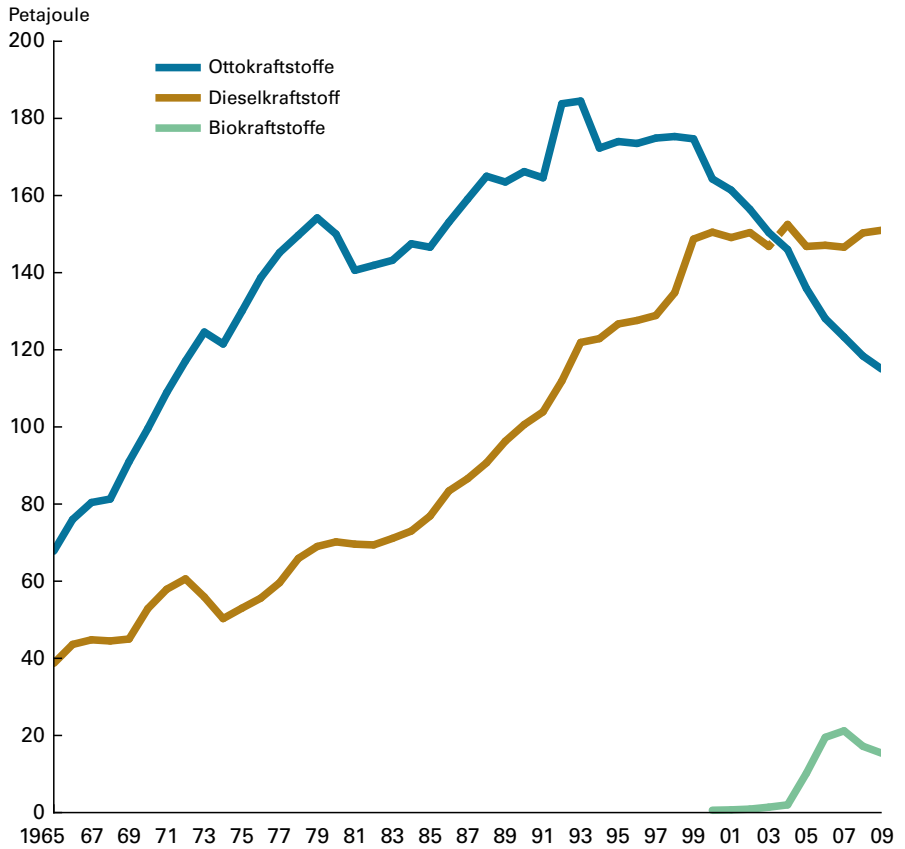


WEITERE INFORMATIONEN:


www.statistik-bw.de
(Umwelt, Pressemitteilungen)



VERBRAUCH VON OTTO-, DIESEL- UND BIOKRAFTSTOFFEN IM STRASSENVERKEHR IN BADEN-WÜRTTEMBERG SEIT 1965



Quelle: Energiebilanzen für Baden-Württemberg, Stand 18.04.2011.

 Im Straßenverkehr werden von Pkw, Lkw sowie Motorrädern und anderen Fahrzeugen rund 27 % der gesamten Endenergie des Landes Baden-Württemberg verbraucht. Auf den Schienen- und Luftverkehr sowie auf die Binnenschifffahrt entfallen weitere 2 % des Endenergieverbrauchs. Zwischen 1965 und 2009 hat sich der Verbrauch im Straßenverkehr fast verdreifacht. Während er bis zum Jahr 1999 immer weiter anstieg, geht er seit 2000 stetig zurück. Der Kraftstoffverbrauch je Kraftfahrzeug hat sich seit 1965 sowohl bei den Kraftfahrzeugen mit Ottomotor als auch bei den Dieselfahrzeugen fast halbiert.

Ohne Energie bewegt sich nichts

Im Straßenverkehr kommen überwiegend Otto- und Dieselmotoren zum Einsatz. Seit Mitte der 90er Jahre verschob sich dabei das Verhältnis immer mehr zu Gunsten des Dieselmotors. Im Jahr 2004 wurde erstmals mehr Diesel als Ottomotoren verbraucht. Eine feste Größe sind inzwischen auch die Biomotoren. Ihr Verbrauch im Straßenverkehr erreichte seinen Höchstwert im Jahr 2007 mit einem Anteil von 7 %, im Jahr 2009 waren es noch etwas über 5 %. Ein leichter Zuwachs – wenn auch auf sehr

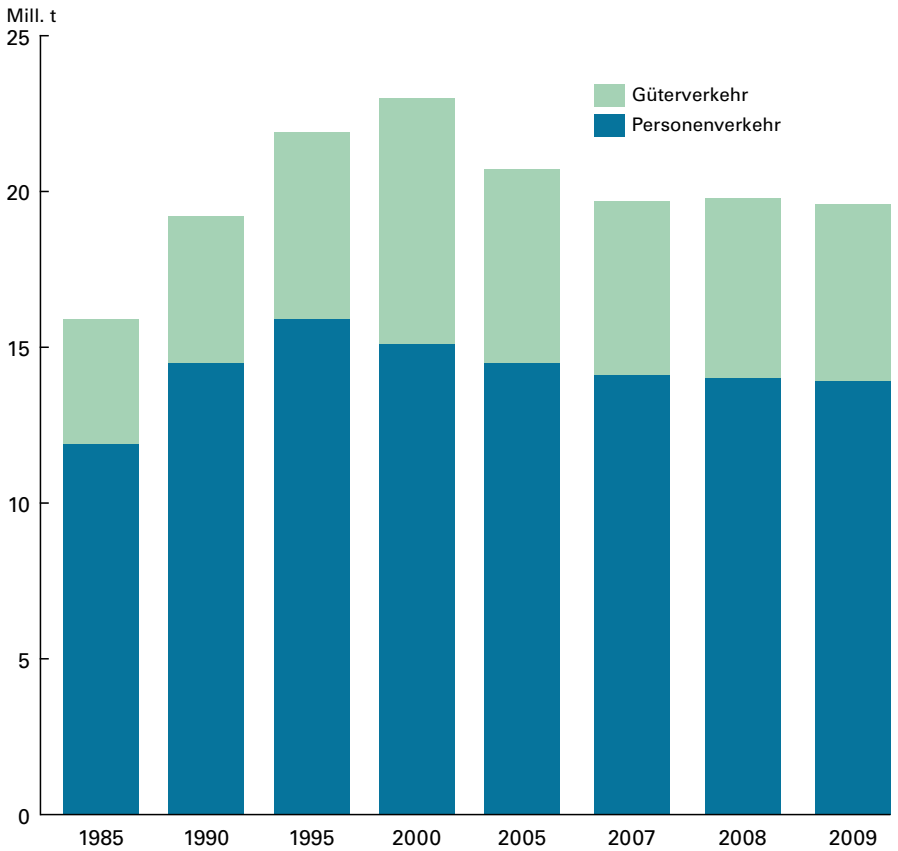
niedrigem Niveau – zeigt sich beim Flüssiggas, auch Autogas genannt. Seit 2004 stieg der Verbrauch um das 23-fache. Sein Anteil am Energieverbrauch im Straßenverkehr betrug 2009 jedoch nur knapp 1 %.




www.statistik-bw.de
(Energie, Energiebericht 2010)



CO₂-EMISSIONEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1985 BIS 2009



Quelle: Eigene sektorale Emissionsberechnungen.

 Der Straßenverkehr verursacht mit nahezu 20 Mill. Tonnen aktuell fast 30 % der gesamten CO₂-Emissionen¹ im Land. Mit über 70 % macht der Personenverkehr, das heißt in erster Linie der Pkw-Verkehr, den weitaus größten Teil der klimarelevanten Emissionen im Straßenverkehr aus. Der Anteil des Güterverkehrs (knapp 30 %) wird fast vollständig vom Schwerverkehr (Lkw >= 3,5 Tonnen) bestimmt. Nach einem starken Anstieg der CO₂-Emissionen durch Pkw-Fahrten ist seit Mitte der 1990er Jahre im Personenverkehr ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Beim Güterver-

¹ Durch Energieverbrauch bedingt.

CO₂-Emissionen: 20 Millionen Tonnen durch den Straßen- verkehr

kehr hingegen war noch bis 2001 ein Anstieg der jährlichen CO₂-Emissionen festzustellen, bevor auch hier eine spürbare Abnahme registriert werden konnte.

Diese Angaben stützen sich auf die in der Energiebilanz des Landes ausgewiesenen Kraftstoffverbrauchsmengen, die im wesentlichen die in Baden-Württemberg getankten Kraftstoffmengen (Inlandskonzept) widerspiegeln. Die Entwicklung der tatsächlich im Land ver-

brauchten Kraftstoffmenge und damit auch die auf den Straßen in Baden-Württemberg verursachten CO₂-Emissionen weichen davon je nach Umfang der Betankung von Fahrzeugen außerhalb des Landes ab.



www.statistik-bw.de
(Umwelt, Pressemitteilungen)



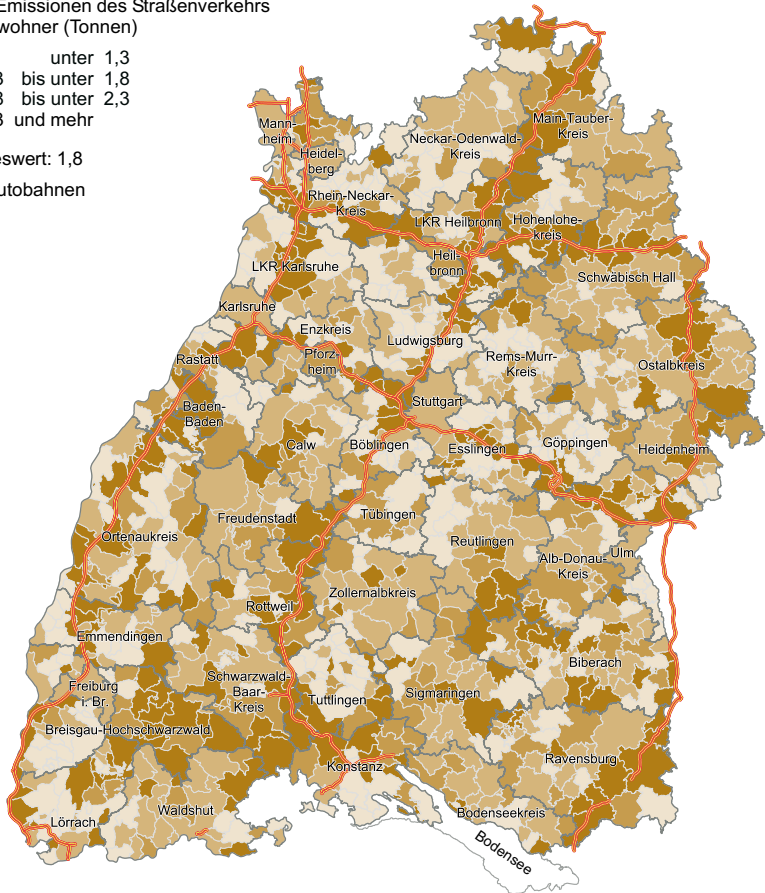
CO₂-EMISSIONEN DES STRASSENVERKEHRS IN DEN GEMEINDEN BADEN-WÜRTTEMBERGS 2009

CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs
je Einwohner (Tonnen)

- unter 1,3
- 1,3 bis unter 1,8
- 1,8 bis unter 2,3
- 2,3 und mehr

Landeswert: 1,8

— Autobahnen



© Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart 2011
Für nicht gewerbliche Zwecke sind Vervielfältigung und unentgeltliche
Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

33-33-11-03S
© Kartengrundlage GfK GeoMarketing GmbH
Karte erstellt mit RegioGraph

Die regionalen Emissionen durch den Straßenverkehr sind sehr stark von der relativen Belastung der jeweiligen Regionaleinheit durch überörtlichen Verkehr abhängig. Die straßenverkehrsbedingten CO₂-Emissionen entfallen im Landesmittel zu rund 70 % auf den Verkehr auf Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen, wobei sich eine außerordentlich breite Streuung auf Kreis- und Gemeindeebene zeigt. Dementsprechend groß sind auch die Unterschiede bei den im jeweiligen Gemeindegebiet durch den Straßenverkehr verursachten CO₂-Emissionen je Einwohner.

Bei einem Landesdurch-

schnitt von 1,8 Tonnen je Einwohner streuten die Emissionen 2009 regional zwischen 0,3 Tonnen bis hin zum mehr als hundertfachen Wert von 37 Tonnen je Einwohner. Hohe Emissionen je Einwohner resultieren in der Regel aus einem regional überdurchschnittlichen Gewicht des Verkehrs auf Autobahnen und Bundesstraßen. Gemeinden mit hohem Anteil des Verkehrs auf Innerortsstraßen und vergleichsweise hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere die großen Städte im Land, weisen daher

eher unterdurchschnittliche CO₂-Emissionen je Einwohner auf. Bei den Luftschadstoffen NO₂ und Feinstaub, deren Problematik insbesondere in kleinräumig hohen Konzentrationen liegt, sind allerdings oft einzelne stark befahrene Innerortsstraßen von besonderem Gewicht.

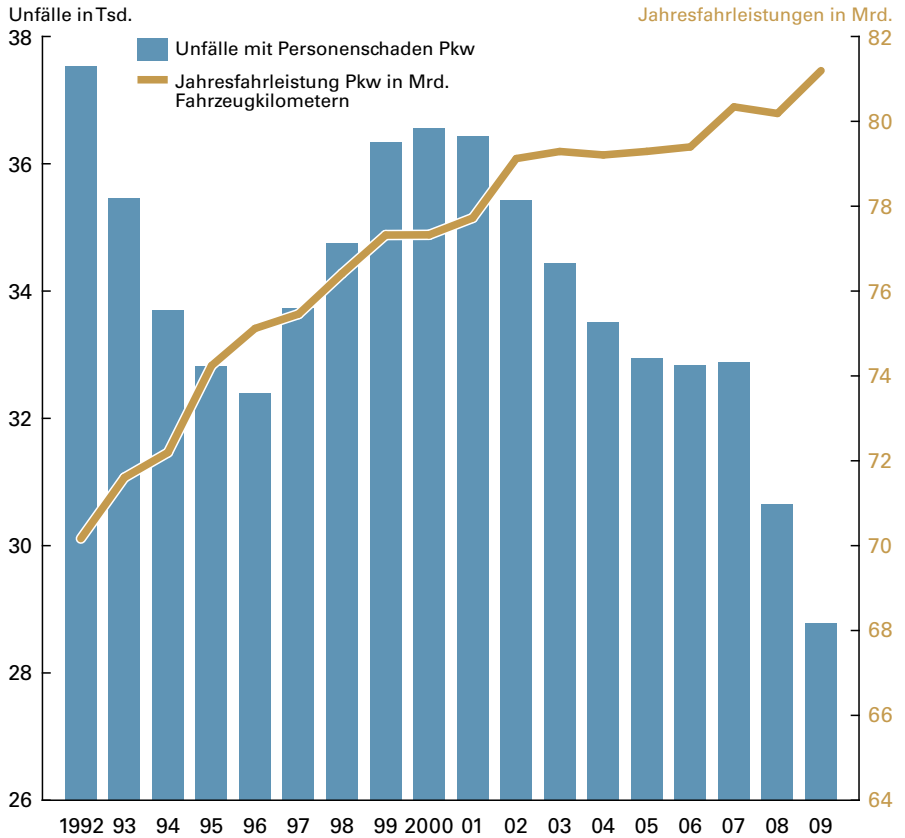
Luftschadstoffe: Gemeinden unterschiedlich belastet



www.statistik-bw.de
(Umwelt, Regionaldaten,
Emissionen)



UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN UNTER BETEILIGUNG VON PKW UND JAHRESFAHRLEISTUNG VON PKW IN BADEN-WÜRTTEMBERG SEIT 1992



Quelle: Straßenverkehrsunfallstatistik.

🦘 Das Fahren auf Baden-Württembergs Straßen war noch nie so sicher wie heute. 2010 wurde mit 494 Verkehrstoten ein historischer Tiefstand erreicht, rund ein Sechstel der bisher höchsten Zahl an Todesopfern (2919) im Jahr 1972. Diese Entwicklung ist umso bemerkenswerter, da in der gleichen Zeit die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge von 3 auf über 7 Mill., also um fast 140 % gestiegen ist. Erfreulicherweise ist die Zahl der Verunglückten mit 45 000 Personen gleichfalls rückläufig und hat sich im gleichen Zeitraum fast halbiert. Straßenbautechnische und verkehrsrechtliche Maßnahmen wie beispielsweise Einführung der Gurtanlege-

und Helmtragepflicht, Senkung der Promillegrenzen haben ebenso wie eine ständige Verbesserung der Sicherheit und technischen Ausstattung der Fahrzeuge zu dieser Entwicklung beigetragen.

Pkw-Insassen hatten im Jahr 2010 mit 59 % den höchsten Anteil an den Verunglückten, 16 % benutzten ein Fahrrad und 13 % ein motorisiertes Zweirad. Knapp 8 % der zu Schaden gekommenen Verkehrsteilnehmer waren zu Fuß unterwegs. In den vergangenen 20 Jahren hat sich

die Verunglücktenstruktur etwas verändert. Fahrradfahrer verunglücken heute insgesamt öfter, während die Beteiligung von Fußgängern und motorisierten Zweirädern nahezu unverändert geblieben ist. Deutlich gesunken ist dagegen der Anteil der verunglückten Pkw-Insassen.

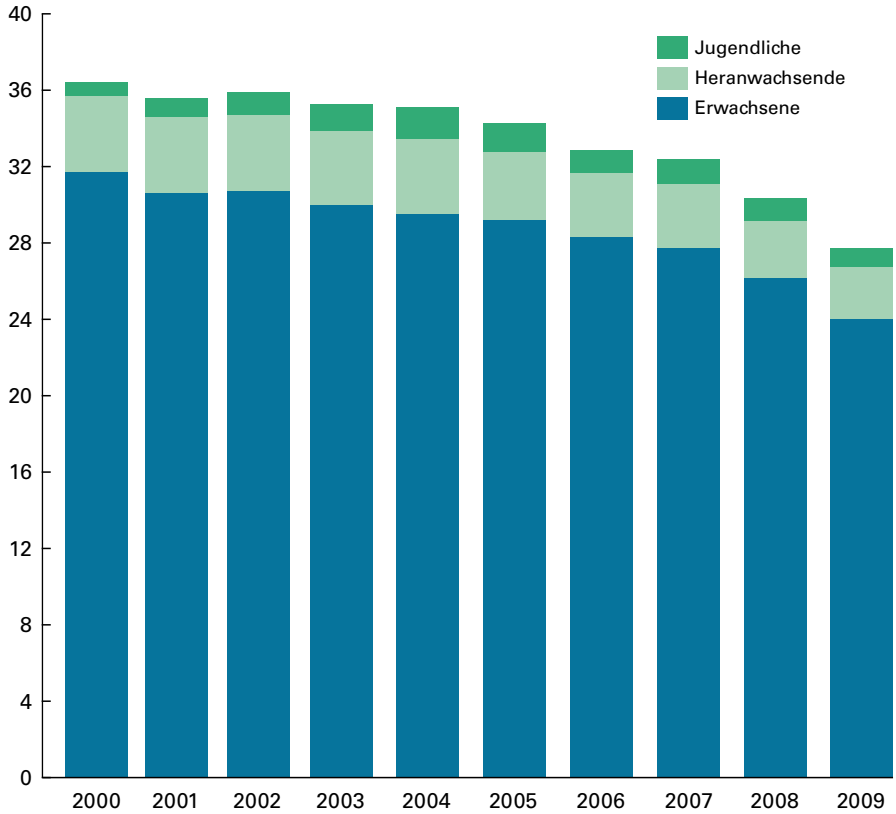
Das Risiko fährt immer mit



www.statistik-bw.de
(Verkehr, Analysen,
Monatsheft 2/2011)

**VERURTEILTE WEGEN STRASSENVERKEHRSDELIKTEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG
2000 BIS 2009 NACH ALTERSGRUPPEN**

Verurteilte in Tsd.




Quelle: Strafverfolgungsstatistik.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

539 11

Verurteilt: Straftaten im Straßenverkehr

 Im Jahr 2009 entfielen fast drei Viertel der insgesamt 115 700 gerichtlichen Schuldsprüche auf die fünf Straftatengruppen Straßenverkehrsdelikte, Betrug und Untreue, Diebstahl, Drogen- delikte und Gewaltdelikte. Allein 24 % und damit die meisten Verurteilungen wurden wegen Straftaten im Straßenverkehr ausgesprochen. Dabei wird bei mehreren Delikten eines Angeklagten ausschließlich die schwerste begangene Straftat statistisch ausgewertet. Bei den Heranwachsenden im Alter von 18 bis unter 21 Jahren sowie den Erwachsenen, die 21 Jahre oder älter sind, stellen die Straßenverkehrsdelikte mit Anteilen von 22 bzw. 25 %

jeweils die häufigste Straftat dar. Dagegen dominieren bei den 14- bis unter 18-jährigen Jugendlichen Diebstahls- und Körperverletzungsdelikte, lediglich 11 % der Schuldsprüche entfallen auf Straftaten im Straßenverkehr.

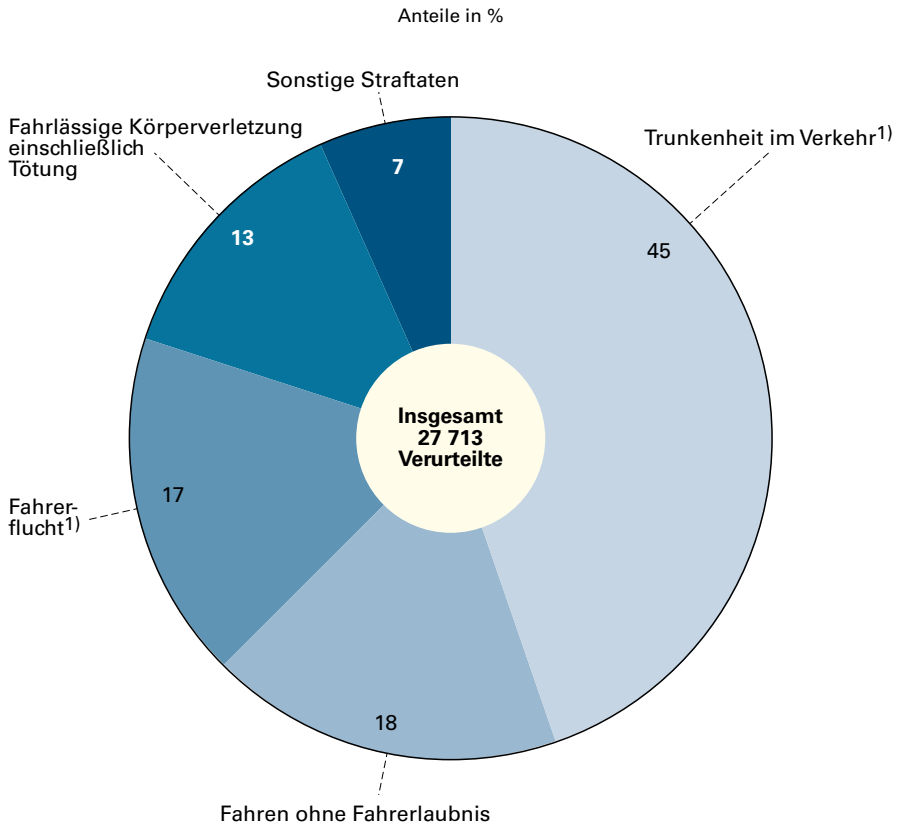
Trotz der gestiegenen Mobilität gingen im Zeitraum 2000 bis 2009 die Verurteiltenzahlen bei den Straßenverkehrsdelikten um 24 % auf 27 700 zurück. Untergliedert nach Altersgruppen waren folgende Entwicklungen auffällig: Bei den Heranwachsenden

und den Erwachsenen sank die Zahl der Schuldsprüche von 2000 bis 2009 um 31 bzw. 24 %. Bei den Jugendlichen stieg dagegen die Zahl der Schuldsprüche wegen Straßenverkehrsdelikten bis 2004, nahm danach jedoch um 40 % ab.



www.statistik-bw.de
(Rechtspflege, Veröffentlichungen, Statistik AKTUELL)

VERURTEILTE WEGEN STRASSENVERKEHRSDELIKTEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2009



1) Ohne Personenschaden.

Quelle: Strafverfolgungsstatistik



Alkohol am Steuer?

☛ Im Jahr 2009 wurden in Baden-Württemberg insgesamt 27 700 Personen wegen Straßenverkehrsdelikten gerichtlich verurteilt, 8,7 % weniger als ein Jahr zuvor. Es gab vor allem weniger Verurteilungen wegen Trunkenheit im Verkehr, aber auch weniger Schuldsprüche wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis, fahrlässiger Körperverletzung und Tötung im Straßenverkehr sowie Verkehrsunfallflucht. Bei fast 13 800 und damit der Hälfte aller Verurteilungen standen die Straftaten mit Alkoholkonsum im Zusammenhang. Bei alleine 12 400 Personen war die schwerste Straftat Trunkenheit im Verkehr. Bei diesen Straftaten kamen kei-

ne Personen zu Schaden. Unter den insgesamt 4 800 Verurteilungen wegen Verkehrsunfallflucht waren 750 Fälle, bei denen Alkohol im Spiel war. Bei den insgesamt 3 700 Verurteilungen wegen fahrlässiger Körperverletzung und Tötung standen fast 650 der Verurteilten zum Zeitpunkt der Tat unter Alkoholeinfluss.

Von den 27 700 Personen, die wegen Straßenverkehrsdelikten verurteilt wurden, waren 23 300 Männer; für sie steht diese Art von Straftat an ers-

ter Stelle (25 %), noch vor Betrug und Untreue (20 %) oder Diebstahl (14 %). Bei den Frauen sind dagegen Delikte im Straßenverkehr nicht nur absolut viel seltener (4 400 Fälle), sondern auch im Vergleich zu anderen Straftaten; nach Betrug und Untreue (34 %) sowie Diebstahl (22 %) stehen sie erst an dritter Stelle (20 %).



www.statistik-bw.de
(Rechtspflege, Veröffentlichungen, Statistik AKTUELL)



Baden-Württemberg

STATISTISCHES LANDESAMT

So erreichen Sie uns

Statistisches Landesamt
Baden-Württemberg
Böblinger Straße 68
70199 Stuttgart

Telefon 0711/641-0 Zentrale
Telefax 0711/641-24 40
poststelle@stala.bwl.de

www.statistik-bw.de

Zentraler Auskunftsdienst

Ihre Anlaufstelle für alle aktuellen und historischen Statistiken für Baden-Württemberg, seine Regionen, Landkreise und Gemeinden
Telefon 0711/641-28 33, Telefax - 29 73

Bibliothek

Die Präsenzbibliothek für alle
Telefon 0711/641-28 76, Telefax - 29 73

Pressestelle

Etwa 400 Pressemitteilungen jährlich zu allen aktuellen Themen
Telefon 0711/641-24 51, Telefax - 29 40

Vertrieb

Bestellung von Veröffentlichungen
Telefon 0711/641-28 66, Telefax 641-13 40 62

Kontaktzeiten

Montag bis Donnerstag 9.00 – 15.30 Uhr,
Freitag 9.00 – 12.00 Uhr