



Baden-Württemberg  
Ministerium für Verkehr



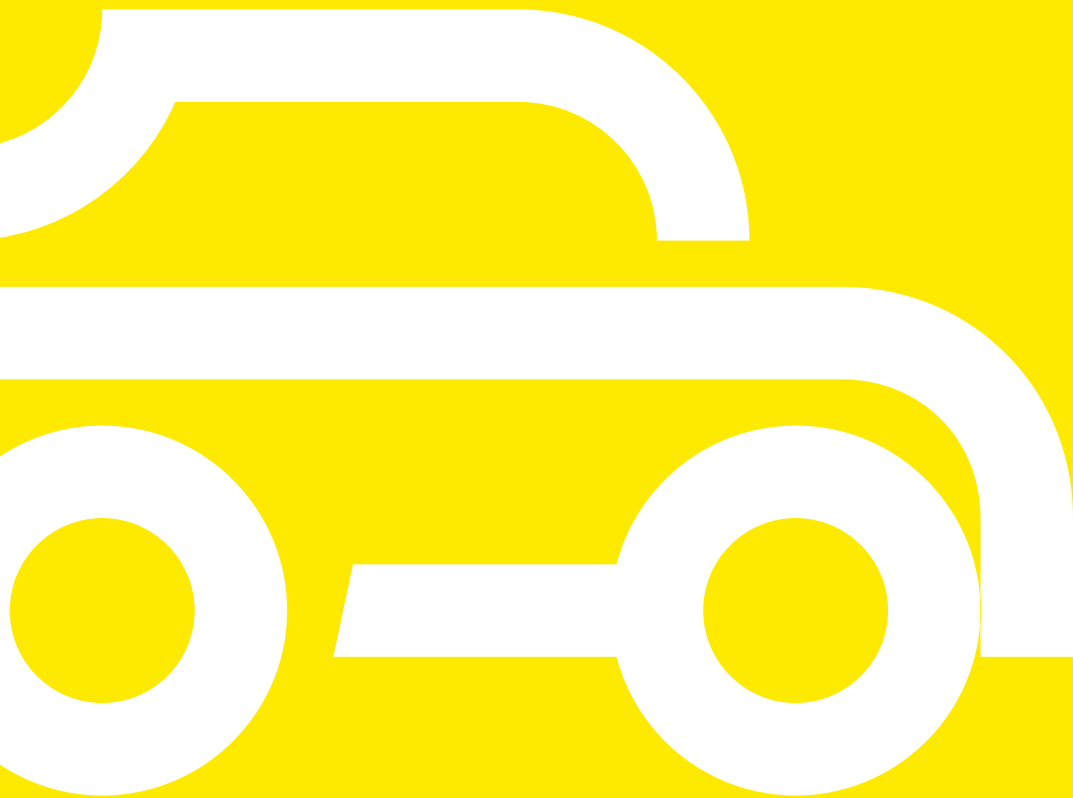
# Straßenverkehr in Baden-Württemberg.

Jahresvergleich 2022 / 2021 / 2020.



# Inhalt

03	1. Überblick
04 – 15	2. Verkehr
16 – 24	3. Unfallgeschehen
25 – 26	4. Ausblick





# 1. Überblick



Auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes (Autobahnen (A), Bundes- (B), Landes- (L) und Kreisstraßen (K)) in Baden-Württemberg ist die Verkehrsmenge im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr angestiegen. Auch der Kfz-Bestand hat weiterhin zugenommen. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen insgesamt (innerorts und außerorts) hat um 12,1% zugenommen. Auch die Anzahl der bei diesen Unfällen Getöteten ist leicht gestiegen (0,6%).

Die mittlere Verkehrsbelastung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, **DTV**) erhöhte sich auf den Außerortstraßen zwischen 3,9% und 5,6%. Auf den Autobahnen gab es mit 5,6% den höchsten Zuwachs, auf den Bundesstraßen lag der Anstieg ggü. 2021 bei 3,9% und auf den Landes- und Kreisstraßen bei 4,1%.

Die **Jahresfahrleistung** 2022 lag auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Verkehrs insgesamt mit 61,500 Mrd. Kfzkm um 4,7% höher als im Vorjahr.

Die **Anzahl der Unfälle mit Personenschaden** erhöhte sich auf allen Straßen insgesamt gegenüber 2021 auf 33.891 (12,1%). Die Anzahl der Verletzten erhöhte sich bei diesen Unfällen auf 42.201 (12,7%). Bei Straßenverkehrsunfällen wurden 350 Personen getötet, das sind gegenüber dem Vorjahr 2 Personen mehr (0,6%), davon außerorts 253 (- 3,1%), innerorts 97 (11,5%).

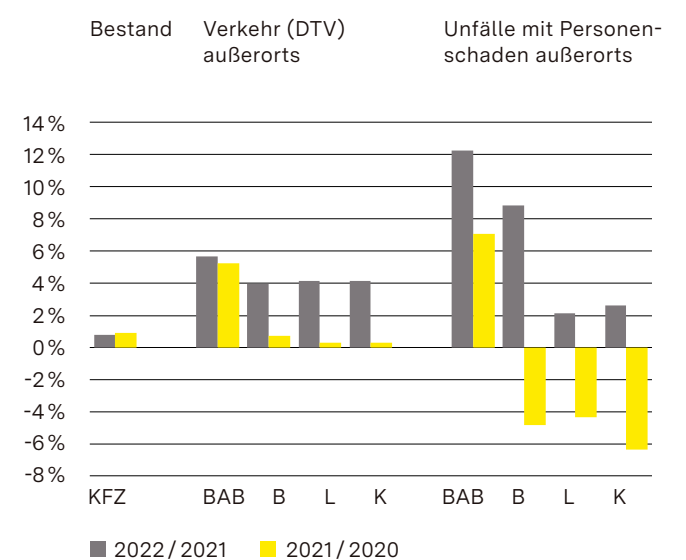
Auf den Autobahnen des Landes wurden 1.874 Personenschadensunfälle registriert (12,2%), bei Verkehrsunfällen wurden dort 31 Personen getötet, 13 weniger als im Vorjahr.

Die **Unfallrate** der Personenschadensunfälle ist auf den Autobahnen um 6% und auf Bundesstraßen um 5% gestiegen. Auf den Land- und Kreisstraßen dagegen sind die Unfallraten um 2% beziehungsweise 1% gesunken.

Der **Kfz-Bestand** (ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge) erhöhte sich um 0,8% auf 8,502 Mio. Fahrzeuge zum 31.12.2022.

## Veränderungsraten 2022/2021 und 2021/2020 in Baden-Württemberg

Kfz-Bestand, Verkehr (DTV), Unfälle mit Personenschaden



2022 Außerorts	Durchschnittlicher täglicher Verkehr		Jahresfahrleistung		Unfälle mit Personenschaden		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden	
	Kfz/24h	2022/21	Mrd. Kfzkm	2022/21	Anzahl	2022/21	je Mrd. Kfzkm	2022/21
Autobahnen	59.770	5,6 %	23,038	5,9%	1.874	12,2 %	81	6 %
Bundesstraßen	13.650	3,9 %	17,323	4,0%	2.884	8,8 %	166	5 %
Landesstraßen	4.688	4,1 %	13,172	4,0%	3.392	2,1 %	258	-2 %
Kreisstraßen	2.366	4,1 %	7,966	4,0%	2.023	2,6 %	254	-1 %



# 2. Verkehr



## 2.1 Kfz-Bestand

Der Kfz-Bestand (Kfz mit amtlichem Kennzeichen) hat in Baden-Württemberg 2022 weiter zugenommen. Am Jahresende waren 8,502 Mio. Kraftfahrzeuge registriert, das bedeutet gegenüber dem 31.12.2021 einen Anstieg um 0,8 %. Damit war der Zuwachs ggü. den Vorjahren leicht rückläufig (2021/2020: 0,9 %, 2020/2019: 1,5 %). Der Anteil der in Baden-Württemberg zugelassenen Kfz am bundesweiten Kfz-Bestand betrug am Jahresende 2022 14,1 %. Die Zunahme des Kfz-Bestands im Bundesgebiet lag ebenfalls bei 0,8 %, das heißt die Bestandsentwicklung in BW entsprach der bundesmittleren Entwicklung.

Der Pkw-Bestand in Baden-Württemberg am 31.12.2022 betrug 6.867.358 Fahrzeuge, das waren 80,8 % des Kfz-Bestandes in Baden-Württemberg und 14,1 % des Pkw-Bestandes im Bundesgebiet.

Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Pkw betrug in Baden-Württemberg 33,5 % (Vorjahre 33,6 % / 33,5 %), im Bundesgebiet 34,5 % (Vorjahre 34,6 % / 34,5 %).

Es waren 5,3 % des baden-württembergischen Pkw-Bestandes Cabrios (Vorjahre 5,3 % / 5,4 %), auch bundesweit hat sich dieser Anteil mit 4,5 % gegenüber 2021 und 2020 kaum geändert.

14,9 % des Pkw-Bestandes in Baden-Württemberg waren Allrad-Pkw (Vorjahre: 14,4 % / 13,8 %), im Bundesgebiet waren es 13,3 % (Vorjahre: 12,8 % / 12,3 %). In Baden-Württemberg ist der Bestand an Allrad-Pkw gegenüber 2021 damit um 3,9 % angestiegen (Bundesgebiet: 4,1 %).

Mit 49,2 % beziehungsweise 48,7 % unterschieden sich 2022 die Anteile der Pkw in der mittleren Hubraumklasse von 1.400 ccm bis 2.000 ccm zwischen Baden-Württemberg und dem Bundesgebiet nur geringfügig. In der kleinen Hubraumklasse unter 1.400 ccm lag der Anteil bundesweit mit 37,1 % höher als in Baden-Württemberg mit 35,1 %. Umgekehrt waren die Verhältnisse bei den hubraumstärkeren Pkw mit 2.000 ccm und mehr. Ihr Anteil war im Bundesgebiet mit 14,1 % niedriger als in Baden-

Württemberg, wo 15,7 % der am Jahresende 2022 zugelassenen Pkw in die hubraumstarke Klasse fielen. Der Anteil der kleinen Hubraumklasse ist auch 2022 sowohl in Baden-Württemberg als auch im Bundesgebiet weiter leicht gestiegen. In der mittleren Hubraumklasse und in der Klasse 2.000 ccm und mehr sind die Anteile leicht gesunken.

Im Jahr 2005 betrug der Anteil in der kleinen Hubraumklasse unter 1.400 ccm in Baden-Württemberg noch 25,9 %, in der mittleren und hohen Klasse betrugen die Anteile damals 54,8 % beziehungsweise 19,2 %.

Hubraum- klasse	Anteile an Pkw gesamt (2022)	
	BW	Bundesgebiet
weniger als 1.400 ccm	35,1%	37,1%
1.400 bis < 2.000 ccm	49,2 %	48,7%
2.000 ccm und mehr	15,7%	14,1%

Der Bestand an Nutzfahrzeugen<sup>1</sup> betrug am 31.12.2022 in Baden-Württemberg 876.358 Fahrzeuge, das waren 10,3 % des Kfz-Bestandes des Landes und 13,6 % des Nutzfahrzeugbestandes im Bundesgebiet. Den größten Anteil an den Nutzfahrzeugen hatten in Baden-Württemberg die Lastkraftwagen (423.116; 49,3 %, Vorjahre: 48,9 % / 48,4 %) gefolgt von den land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (272.670; 31,1 %, Vorjahre 31,2 % / 29,4 %).

Der Bestand an Krafträdern betrug am 31.12.2022 in Baden-Württemberg 758.659 Fahrzeuge, das waren 8,9 % des Kfz-Bestandes des Landes (Vorjahre 8,8 % / 8,7 %) und 15,4 % des Krad-Bestandes im Bundesgebiet. Mit 2,5 % lag der Zuwachs des Krad-Bestandes höher als die Entwicklung beim Pkw-Bestand (0,8 %). Seit 1980 hatte der Bestand

<sup>1</sup> Kraftfahrzeuge, die auf Grund ihrer Bauart zum Transport von Personen, Gütern und /oder zum Ziehen von Anhängerfahrzeugen bestimmt sind. Personenkraftwagen und Krafträder sind ausgeschlossen.





an Krafträdern immer stärker zugenommen als der Pkw-Bestand, außer im Jahr 2017, da war der Zuwachs bei den Pkw und Krafträdern gleich. Der Anteil der auf Frauen zugelassenen Krafträder lag im Jahr 2022 mit 13,9% geringfügig höher als in den Vorjahren (13,8%/13,7%). Er lag damit auch 2022 wieder etwas über dem entsprechenden Anteil im Bundesgebiet von 13,4%.

Kraftfahrzeugbestände 31.12.2022 und 31.12.2021 und Veränderungen zum Vorjahr

	KFZ		PKW		NFZ		KRAD	
<b>Baden-Württemberg</b>								
Bestand 2022	8.502.375	0,8%	6.867.358	0,4%	876.358	2,2%	758.659	2,5%
Anteil am Bundesgebiet	14,1%		14,1%		13,6%		15,4%	
Bestand 2021	8.436.197	0,9%	6.838.130	0,5%	857.762	2,8%	740.305	2,3%
Anteil am Bundesgebiet	14,1%		14,1%		13,6%		15,5%	
<b>Bundesgebiet</b>								
Bestand 2022	60.133.124	0,8%	48.763.036	0,5%	6.456.989	2,3%	4.913.099	2,8%
Bestand 2021	59.635.446	1,0%	48.540.878	0,6%	6.313.714	3,3%	4.780.854	2,6%

Die Kraftfahrzeugdichte betrug in Baden-Württemberg 764 (Vorjahre: 760/753) Kfz/1.000 Einwohner:innen. Sie lag damit um 5,8% über dem entsprechenden Wert im Bundesgebiet von 722 (Vorjahre 718/710). Der Regierungsbezirk mit der höchsten Kfz-Dichte war Tübingen mit 818 (Vorjahre 815/806) Kfz/1.000 Einwohner:innen gefolgt von den Regierungsbezirken Stuttgart mit 770 (Vorjahre 764/758), Freiburg mit 761 (Vorjahre 758/751) und Karlsruhe mit 723 (Vorjahre 719/712) Kraftfahrzeugen auf 1.000 Einwohner:innen. Unter den Kreisen und kreisfreien Städten hatte der Hohenlohekreis mit 985 (Vorjahre 975/966) Kfz/1.000 Einwohner:innen weiterhin die höchste Dichte. Die niedrigste Dichte wurde vom Kraftfahrt-Bundesamt wiederum für die Stadt Heidelberg mit 446 (Vorjahre 448/441) Kfz/1.000 Einwohner:innen ausgewiesen. Weniger als 500 Kfz/1000 Einwohner wurden ansonsten nur noch für die Stadt Freiburg im Breisgau mit 489 (Vorjahre 492/487) Kfz/1000 Einwohner:innen registriert.

Bestandsentwicklung in Baden-Württemberg 1980 bis 2022

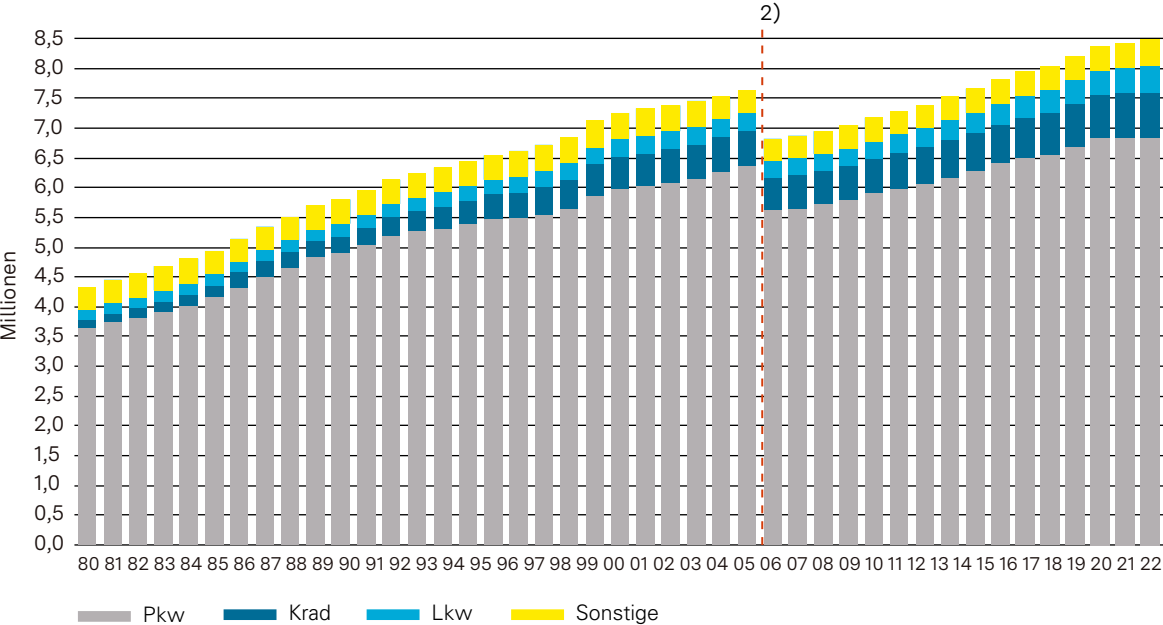
Wegen einer im März 2007 vollzogenen Umstellung der Bestandsstatistik<sup>2</sup> beziehen sich die Ausführungen in den nächsten Absätzen auf die Zeiträume 1980 bis 2006 und 2007 bis 2022.

Der Bestand an Kraftfahrzeugen insgesamt (mit und ohne Kfz-Brief) hat sich zwischen 1980 und 2006 (jeweils 31.12.) um 76,9% auf über 7,6 Millionen erhöht. Besonders stark war der Zuwachs

bei den Krädern von 114 Tsd. 1980 auf 590 Tsd. (+ 418%). Der Pkw-Bestand erhöhte sich in den 26 Jahren um 74,0%, sein Anteil am Kfz-Bestand insgesamt betrug 83,2% am Jahresende 2006. Der Lkw-Bestand erhöhte sich zwischen 1980 und 2006 um 61,8%.

Seit 2007 bis 2022 ist der Kfz-Bestand in Baden-Württemberg um 24,8% angestiegen. Dabei erhöhte sich der Pkw-Bestand um 22,0%, der Bestand an Krafträdern nahm um 42,7% zu und bei den Lkw gab es einen Zuwachs von 56,4%.

Kraftfahrzeugbestände (31.12.) in Baden-Württemberg 1980 bis 2022



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. beziehungsweise 9,6%. Zwischen 2002 und 2006 ist der Bestand an Diesel-Pkw um rund 40,0% angestiegen, die Bestandsentwicklung bei den Pkw mit Ottomotor war dagegen seit 2002 bis 2006 leicht rückläufig.

Von 2007 bis 2020 ist der Bestand an Pkw mit Ottomotor um 7,8% angestiegen, der Bestand an Pkw mit Dieselmotor hat deutlich stärker um 40,1% zugenommen.

Der Bestand an Benzin-Pkw ist zum 31.12.2021 erstmals seit 2013 wieder gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt gesunken, um - 1,3%. Zum 31.12.2022 lag die Reduktion zum Vorjahr bei - 1,5%.

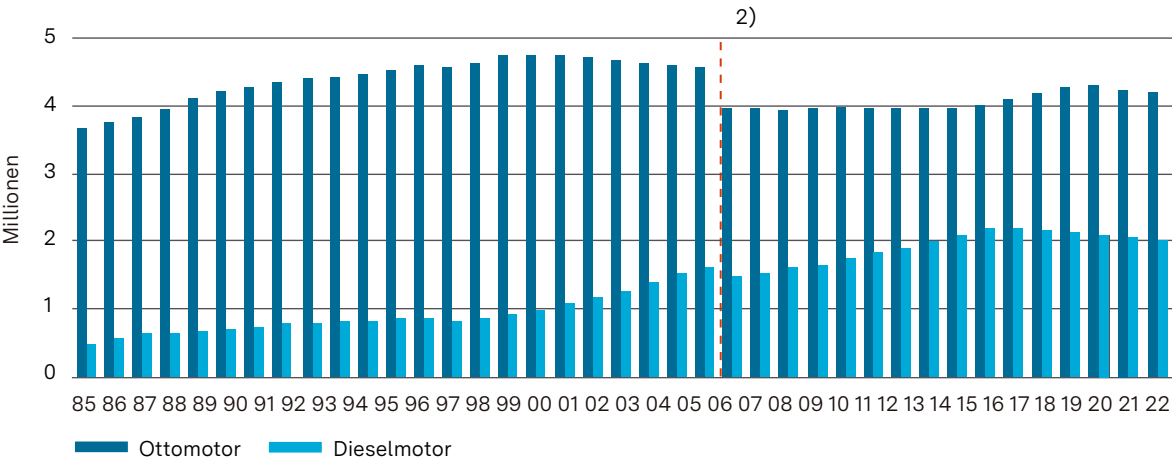
<sup>2</sup> In den früheren Statistiken des KBA war die Anzahl der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge enthalten. Seit dem 01.03.2007 gelten alle Arten von Abmeldungen – also auch die sogenannten vorübergehenden Stilllegungen – als „Außerbetriebsetzungen“. Dies hat zur Folge, dass der Fahrzeugbestand nunmehr lediglich den „fließenden Verkehr“ einschließlich Saison-kennzeichen enthält. Zu Vergleichswecken wurden vom KBA die Bestandsdaten des Vorjahres (31.12.2006) auf Bundesebene für alle Fahrzeugarten angepasst. Auf Länderebene erfolgte die Anpassung nur für Kfz insgesamt. Eine Ermittlung von nach Fahrzeugarten differenzierten Veränderungen des Kfz-Bestandes im Vergleich zu den Jahren 2006 und älter ist somit auf Länderebene seit 2007 nicht mehr möglich.

## Trendwende:

Weitere Abnahme des Bestands an Diesel und Benzin PKW.

Der Bestand aus Diesel-Pkw ist seit dem Jahr 2018 gesunken. Im Jahr 2021 lag die Abnahme bei den Diesel-Pkw gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt bei - 2,5% und im Jahr 2022 bei - 3,1%.

Bestandsentwicklung der Pkw mit Otto- und Dieselmotor in Baden-Württemberg 1985 bis 2022 (bis 2000 Stand 01.07, dann 31.12.)



Damit hat sich der Anteil der durch Gas angetriebenen Pkw am Pkw-Bestand des Landes insgesamt vom Höchstwert 0,82% am Jahresende 2014 auf 0,63% Ende 2022 verringert (Vorjahre: 0,63%/0,64%). Bundesweit lag der Anteil mit 0,84% (Vorjahre: 0,85%/0,89%) etwas höher.

Erhöht haben sich im Jahresvergleich die Bestände an Pkw mit Elektroantrieb um 56,1% (Vorjahre: 95,3%/118,2%) und mit Hybridantrieb um 38,3% (Vorjahre: 63,4%/84,5%). Mit 165.383 Elektrofahrzeugen und 350.045 Hybridfahrzeugen beträgt der Anteil dieser beiden Antriebsarten zusammen am Pkw-Bestand insgesamt am

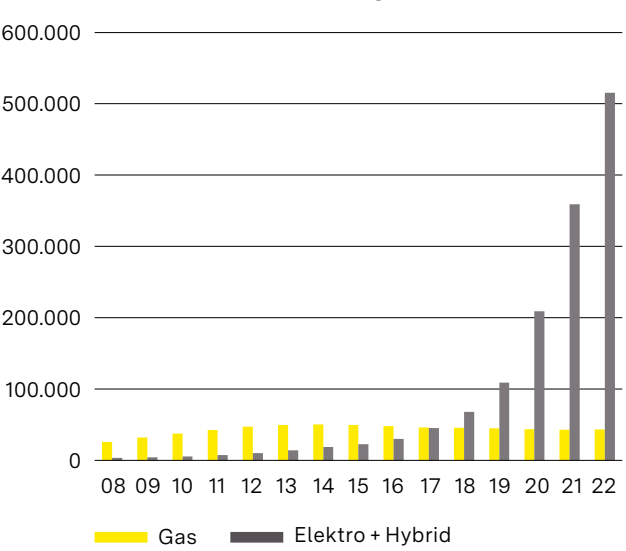
Der Anteil von Diesel-Pkw an den Pkw mit Diesel- und Ottomotor insgesamt hatte 2011 mit 30,5% erstmals die 30%-Marke überschritten und ist in den Folgejahren bis 2016 stetig weiter auf 35,3% angestiegen. Seit 2018 hat sich dieser Trend gedreht und der Anteil der Diesel-Pkw nahm bis 2022 wieder kontinuierlich auf 32,3% ab. Dies spiegelt die Auswirkungen der Abgasdiskussionen in Bezug auf die Diesel-Pkw in diesem Zeitraum wider.

Durch Gas angetrieben wurden bis Ende 2022 43.195 Pkw. 2015 hat sich der Bestand der durch Gas angetriebenen Fahrzeuge (31.12.2014 50.488) mit - 1,6% erstmals rückläufig entwickelt. Diese Entwicklung hat sich in den folgenden Jahren fortgesetzt und lag 2021 bei - 1,7%. In Jahr 2022 ergab sich erstmals wieder eine leichte Zunahme von 0,6% gegenüber dem Vorjahr.

31.12.2022 mittlerweile 7,51% (Vorjahre: 5,25% / 3,07%). Im Bundesgebiet lag der entsprechende Anteil bei 6,87% (Vorjahre: 4,71% / 2,72%).

Seit 2014 hat sich der Bestand an Pkw mit Gasantrieb bis 2022 um rund 14% reduziert. Der Bestand an Pkw mit Elektro- und Hybrid-Antrieb hat sich im gleichen Zeitraum um das 28-fache von 18.629 auf 515.428 Fahrzeuge erhöht. Im Zeitraum von 2008 bis 2022 hat sich dieser Bestand sogar um das als 159-fache erhöht. Dies spiegelt die aktuelle Dynamik bei den Pkw-Neuzulassungen mit Elektro- und Hybrid-Antrieb wider.

Anzahl Pkw mit Gas-sowie Elektro- und Hybrid-Antrieb in Baden-Württemberg 2008 bis 2022



Im Vergleich der Elektro- und Hybrid-Pkw zwischen den Bundesländern untereinander liegt Baden-Württemberg bei den Pkw mit Elektroantrieb mit einem Anteil von 2,41% am Pkw-Bestand insgesamt hinter Hamburg (2,53%) an zweiter Stelle (Stand 31.12.2022). Bei den Pkw mit Hybridantrieb liegt Baden-Württemberg mit einem Anteil von 5,1% an sechster Stelle. Dieser Anteil liegt etwas höher als der bundesweite Anteil der Hybrid-Pkw am Pkw-Bestand im Bundesgebiet von 4,79%.

### 2.2 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV)

Die Berechnungen zur Verkehrsentwicklung 2022/2021 und 2021/2020 basieren auf der Datenauswertung von 197 in Baden-Württemberg betriebenen automatischen Dauerzählstellen. Von 77 Zählgeräten auf Autobahnen, 120 auf Bundes- und Landesstraßen liegen zur Ermittlung der DTV-Werte weitgehend vollständig und plausible Daten vor.

Aus diesen Einzel-DTV-Werten werden je Straßenklasse monatlich und jährlich durchschnittliche Veränderungsraten berechnet, mit denen die DTV-Werte der letzten flächendeckenden Straßenverkehrszählung (aktuell SVZ 2021) für die Autobahnen und Außerorts-Bundesstraßen fortgeschrieben werden ([www.mobidata-bw.de](http://www.mobidata-bw.de)).

<sup>1</sup> Alle DTV-Werte auf die Ergebnisse der SVZ 2021 abgeglichen.

## Erhöhung des Pkw-Bestands mit Elektro- und Hybridantrieb

seit 2008 um das 159-fache, Anteil am Pkw-Bestand mittlerweile über 7%.

Bei den Landes- und Kreisstraßen wurden ab 2010 die anhand der automatischen Dauerzählstellen fortgeschriebenen Werte zugrunde gelegt. Diese Ergebnisse weichen von den Veröffentlichungen des Verkehrsmonitorings aufgrund der unterschiedlichen Hochrechnungsmethodik ab.

Nach diesen Berechnungen ergaben sich für den Kfz-Verkehr 2022 und 2021 auf den freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs folgende DTV-Werte und Veränderungen gegenüber dem jeweiligen Vorjahr<sup>1</sup> :

2022	DTV Kfz/24h	Veränderungen 2022/2021	
BAB	59.770	3.220	5,6%
B	13.650	512	3,9%
L	4.688	184	4,1%
K	2.366	93	4,1%

2021	DTV Kfz/24h	Veränderungen 2021/2020	
BAB	56.550	2.795	5,2%
B	13.138	91	0,7%
L	4.504	13	0,3%
K	2.273	7	0,3%

Auf den Außerortsstraßen des Landes gab es 2022 im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung des DTV. Diese fiel auf den Autobahnen mit 5,6% am stärksten und auf den Landes- und Kreisstraßen mit 4,1% etwas geringer aus, für die Bundesstraßen ergab sich eine Zunahme um 3,9%. Auch im Vorjahresver-

gleich 2021 zu 2020 zeigten sich bereits Zunahmen des DTV, auf den Autobahnen von 5,2% und für die übrigen Straßen von unter 1%.

An den Werktagen Montag bis Freitag zeigt die Verkehrsentwicklung 2022 zu 2021 ebenfalls Zunahmen. Mit 3,8 % auf den Autobahnen, 3,0 % auf den Bundesstraßen und 3,5 % auf Landes- und Kreisstraßen waren diese Zunahmen werktags etwas geringer als die des Gesamtverkehrs aller Tage im Jahr.

	Veränderungen der DTV-Werte 22/21	
	Sonn-/Feiertage	Montag-Freitag
BAB	10,9%	3,8%
B	26,0%	3,0%
L	36,9%	3,5%
K	36,9%	3,5%

	Veränderungen der DTV-Werte 21/20	
	Sonn-/Feiertage	Montag-Freitag
BAB	10,7%	3,8%
B	4,2%	0,2%
L	1,9%	-0,2%
K	1,9%	-0,2%

An den Sonn- und Feiertagen zeigen die Verkehrsentwicklungen 2022 zu 2021 deutlich höhere Veränderungen als im Vorjahresvergleich. Auf den Autobahnen betrug die Zunahme 10,9% und auf den Bundesstraßen 26,0%. Für die Landes- und Kreisstraßen ergab sich eine Zunahme von 36,9%.

Der **Schwerverkehr** (SV, Kfz>3,5 t zul. Gesamtgewicht) nahm 2022 auf den Autobahnen ab (-2,0%). Für die Bundesstraßen ergab sich eine geringfügige Zunahme (0,7%) und für die Landes- und Kreisstraßen wiederum eine Abnahme (-1,9%).

Im Vorjahresvergleich 2021 zu 2020 hatte der Schwerverkehr auf allen Straßengruppen zugenommen (Autobahnen 6,5%, Bundesstraßen 2,5%, Landes- und Kreisstraßen 1,0%).

Hochbelastete Streckenabschnitte

Der am **höchsten belastete Autobahnabschnitt** lag 2022 wie in den Vorjahren auf der A8 westlich

des Autobahnkreuzes Stuttgart mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von rd. 145.354 Kfz/24h. Es folgten die A5 (Zählstelle Karlsruhe) mit 137.668 Kfz/24h und die A81 (Zählstelle Ludwigsburg) mit 127.402 Kfz/24h.

Hochbelastete Bundesstraßenabschnitte

Die hochbelasteten Bundesstraßenabschnitte lagen auch 2022 wieder insbesondere auf den zweibahnig ausgebauten Strecken. Die Werte der höchstbelasteten Zählstellen sind:

B 10	Stuttgart-Hedelfingen	69.773
B 10	Stuttgart-Zuffenhausen	64.530
B 10	Plochingen	62.700
B 10	Ulm-Nord	54.882
B 27	Echterdingen	53.522
B 14	Korb	53.273
B 29	Grunbach	51.774
B 10	Göppingen	36.286

Die **stärksten Verkehrszunahmen** von über 20% gegenüber 2021 wurden bei den Autobahnen auf der A8 an der Zählstelle Denkendorf (25,4%), A96 an der Zählstelle Wangen (25,5%), A98 an der Zählstelle Lauchringen (47,3%) und an der A861 Rheinbrücke Rheinfelden (28,9%) registriert.

Bei den Bundesstraßen wurde die stärkste Verkehrszunahme auf der B532 an der Zählstelle Weil-Palmrainbrücke (47,0%) und bei den Landesstraßen auf der L 13 an der Zählstelle Sasbach mit 36,4% gemessen.



Auf der A8 westlich des Autobahnkreuzes Stuttgart mehr als

**145 Tsd. Kfz/Tag.**

Langfristige DTV - Entwicklung in Baden-Württemberg

Die Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken seit 1980 ist durch einen flachen Anstieg bis 1985, dann durch einen steilen Anstieg bis 1991 und danach durch wiederum relativ geringe Zunahmen gekennzeichnet, die sich auf den Bundesautobahnen zwischen 1997 und 2004 wieder etwas verstärkt haben. 2005 war die Entwicklung auf den Autobahnen erstmals seit 1980 rückläufig, 2006 bis 2010 sind wieder leichte Anstiege zu verzeichnen, die sich 2011 deutlich verstärkt haben. Nach dem Rückgang 2012 gab es bis 2018 wieder Zuwächse. 2019 war die Verkehrsstärke erstmal seit 2012 etwas rückläufig zum Vorjahr (-0,5%).

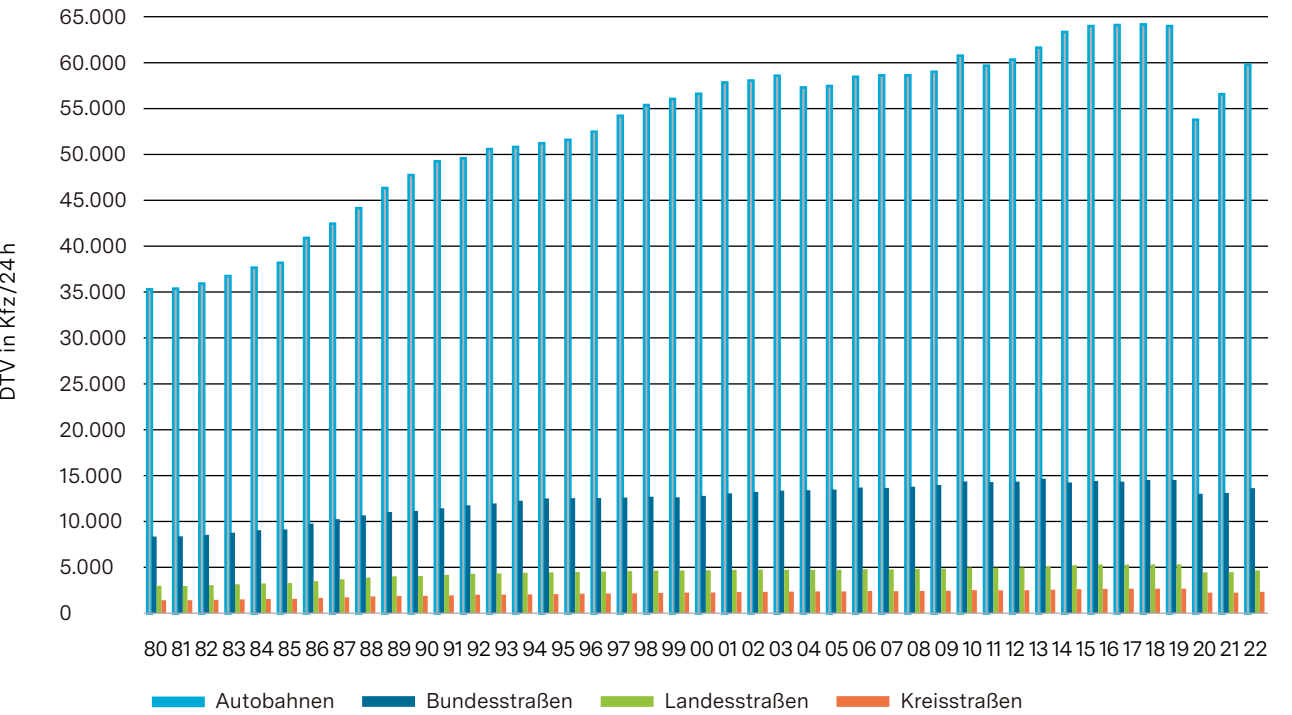
Bedingt durch die Corona Pandemie kam es 2020 ggü. 2019 zu deutlichen Abnahmen der Verkehrsstärken von bis zu 16%. Im Jahr 2021 kam es gegenüber 2020 wieder zu Zunahmen, die auf den Autobahnen mit 5,2% am größten ausfielen. Auch

im Jahr 2022 stiegen die Verkehrsstärken weiter an, auf den Autobahnen um 5,6%, auf den Bundesstraßen um 3,9% und auf den Landes- und Kreisstraßen um 4,1%. Damit liegen die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken 2022 immer noch unter den Werten von 2019 (BAB - 6,6%, Bundesstraßen - 6,2%, Landes- und Kreisstraßen - 12,2%).

Der durchschnittliche jährliche Verkehrsanstieg lag zwischen 1980 und 1990 je nach Straßenklasse zwischen 2,8% und 3,1%. In dem Zeitraum 1990 bis 2019 verringerte sich der mittlere jährliche Zuwachs bei den Autobahnen auf 1,1% und bei den Bundes- und Landesstraßen auf 0,9%.

Zwischen 1980 und 2022 ist der Verkehr auf den Autobahnen um 69,3% von 35.296 auf 59.770 Kfz/24h gestiegen, auf den Bundesstraßen um 63,1% von 8.371 auf 13.650 Kfz/24h, auf den Landesstraßen um 55,5% von 3.015 auf 4.688 Kfz/24h und auf den Kreisstraßen um 62,4% von 1.457 auf 2.366 Kfz/24h.

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken auf Außerortsstraßen in Baden-Württemberg 1980 bis 2022





2.3 Jahresfahrleistungen

Da die Streckenlängen zwischen 2020 und 2022 nahezu unverändert blieben, unterscheiden sich die Entwicklungen der Jahresfahrleistungen nur geringfügig von den Entwicklungen der DTV-Werte. Auf den Autobahnen des Landes wurden von den Kraftfahrzeugen im Jahr 2022 rund 23,038 Mrd. Kfzkm zurückgelegt. Dies stellt eine Zunahme von 5,9% gegenüber dem Vorjahr 2021 dar.



	Netzlänge 01.01.2022 [km] *	Veränderung 2022/2021	Fahrleistung 2022 [Mrd. Kfzkm]	Veränderung 2022/2021
Autobahnen	1.056	0,19%	23,038	5,9%
Bundesstraßen	3.477	0,14%	17,323	4,0%
Landesstraßen	7.698	-0,06%	13,172	4,0%
Kreisstraßen	9.225	-0,05%	7,966	4,0%
Summe	21.456	-0,01%	61,500	4,7%

	Netzlänge 01.01.2021 [km] *	Veränderung 2021/2020	Fahrleistung 2021 [Mrd. Kfzkm]	Veränderung 2021/2020
Autobahnen	1.054	0,00%	21,755	5,2%
Bundesstraßen	3.472	0,14%	16,650	0,8%
Landesstraßen	7.703	0,04%	12,663	0,3%
Kreisstraßen	9.230	0,08%	7,658	0,4%
Summe	21.459	0,07%	58,726	2,2%

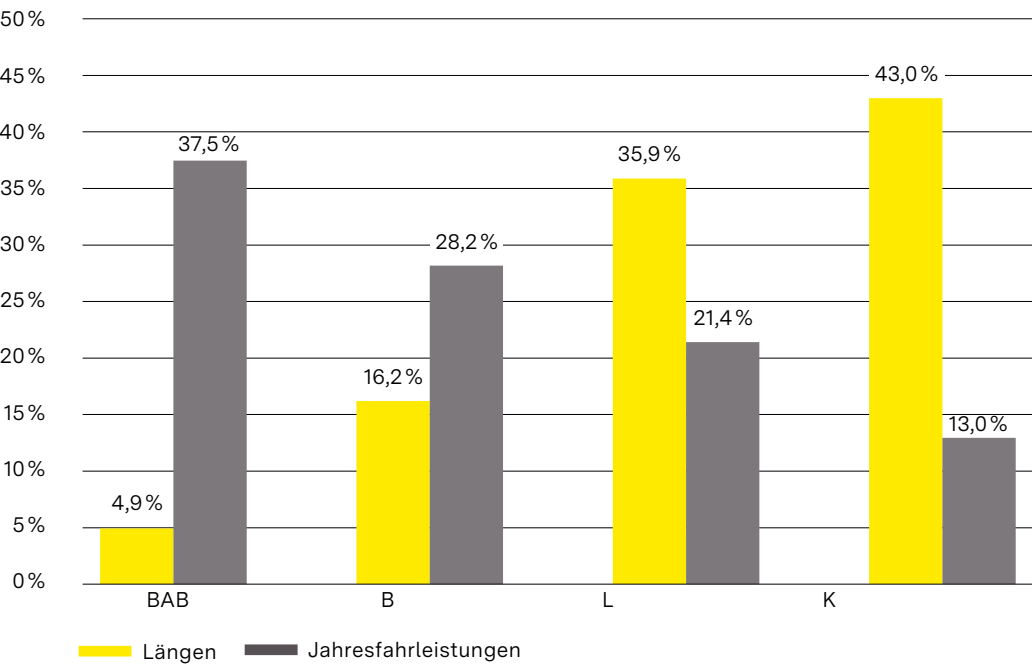
Damit wurden auf den Autobahnen auch 2022 wieder die höchsten Fahrleistungen erbracht, gefolgt von den Bundes- und Landesstraßen und mit deutlichem Abstand von den Kreisstraßen.

Auf den hier betrachteten Außerortsstraßen (BAB, B, L, K) wurden 2022 von allen Kraftfahrzeugen 61,500 Mrd. Kfzkm zurückgelegt. Das sind gegenüber dem Vorjahr 4,7% mehr und gegenüber 1980 70,0% mehr. Auf den Autobahnen ist die Fahrleistung 2022 gegenüber 1980 um 100,2% angestiegen.

Im Jahr 2022 betrug der Fahrleistungsanteil der Autobahnen 37,5%. Der Längenanteil am Außerortsnetz der BAB, B-, L- und K-Straßen betrug dagegen nur 4,9%. Bei den Kreisstraßen waren die Verhältnisse umgekehrt: Einem nur geringen Fahrleistungsanteil von 13,0% stand ein Längenanteil von 43,0% gegenüber.

Die Längen- und Fahrleistungsanteile im Jahr 2021 waren nahezu identisch zu denen im Jahr 2022.

Längen- und Jahresfahrleistungsanteile 2022



2.4 Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr

Zur Erhebung möglichst genauer Daten des grenzüberschreitenden Personen-, Güter- und Schwerverkehrs werden seit 1990 jährlich an einer Reihe von Grenzübergängen nach Frankreich und zur Schweiz Straßenverkehrszählungen durchgeführt.

Bei den Zählungen handelte es sich anfangs noch um eine Kombination aus manuellen 7-bis 16-Stunden-Zählungen an 8 Zähltagen pro Jahr und automatischen Zählungen mit transportablen Zählgeräten, die viermal jährlich an den Grenzübergängen für die Dauer von jeweils einer Woche zum Einsatz kamen. Die manuellen Zählungen und die Zählungen mit transportablen Geräten wurden sukzessive durch solche mit stationären, automatischen Zählgeräten ersetzt. Seit 1996 werden die Erhebungen des grenzüberschreitenden Verkehrs nur noch mit diesen automatischen Dauerzählgeräten durchgeführt.

Alle installierten Geräte registrieren den Verkehr differenziert nach 8 Fahrzeugarten.

Diese Geräte sind inzwischen an 9 Grenzübergängen nach Frankreich und an 14 Übergängen zur Schweiz fest installiert und erfassen damit einen hohen Anteil des grenzüberschreitenden Pkw-Verkehrs und des schweren Güterverkehrs (Lkw > 3,5t mit und ohne Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge)

mit Frankreich und der Schweiz. Diese Daten stellen die Basis für die Hochrechnung auf die Jahreswerte 2022 dar.

Ergebnisse nach Fahrzeugarten

An den Grenzübergängen nach Frankreich und zur Schweiz hat der durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehr 2022 im Vergleich zu 2021 deutlich um 28,0% zugenommen, nachdem er in den letzten zwei Jahren vor allem aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie abgenommen hatte (2021/2020: -2,8%, 2020/2019: -28,9%).

Für die Grenzübergänge nach Frankreich ergab sich von 2021 auf 2022 eine Zunahme von 28,6% (2021/2020: -3,0%), an den Grenzen zur Schweiz ergab sich eine Zunahme von 27,7% (2021/2020: -2,8%).

Der **Personenverkehr** mit Frankreich hat bei den Pkw gegenüber 2021 um 33,4% zugenommen (2021/2020: -5,8%), bei den Bussen ist sogar eine Zunahme von 61,6% zu verzeichnen (2021/2020: -13,4%) und für die Kräder ergab sich eine Zunahme von 46,2% (2021/2020: -16,3%). An den Grenzen zur Schweiz nahm der Pkw-Verkehr um 28,9% zu (2021/2020: -3,7%). Für die Busse wurde eine Verkehrszunahme von 30,8% (2021/2020: -5,2%) registriert. Bei den Krädern ergab sich eine Zunahme von 34,4% (2021/2020: -2,9%).

\* Netzlängen beziehen sich auf Außerortsstraßen (Freie Strecken ohne Ortsdurchfahrten)



Die Veränderungen des **schweren Güterverkehrs (SGV)** mit Fahrzeugen über 3,5t zul. Gesamtgewicht (Lkw mit und ohne Anhänger sowie Sattelkraftfahrzeuge) für 2022 gegenüber 2021 zeigten an den Grenzübergängen beider Länder Zunahmen. An der Grenze zu Frankreich erhöhte sich der SGV um 0,5% (2021/2020: -9,6%, 2020/2019: -12,3%), an den Übergängen zur Schweiz stieg er um 4,4% an (2021/2020: -0,4%, 2020/2019: -3,5%). An den Grenzen zusammen hat er sich damit gegenüber 2021 um 1,9% erhöht.

Je nach Fahrzeugart waren die Entwicklungen des schweren Güterverkehrs 2022 zu 2021 unterschiedlich: An den französischen Grenzen nahm der Verkehr der Sattelkraftfahrzeuge um 0,8% zu, bei den Lkw mit Anhängern ist eine Abnahme von 2,5% und bei den Lkw ohne Anhänger eine Zunahme von 1,8% zu verzeichnen. An den Grenzen zur Schweiz nahm der Verkehr der Lkw > 3,5 t ohne Anhänger um 7,3% zu. Für die Sattelkraftfahrzeuge wurde eine Zunahme von 4,6% und für die Lkw mit Anhänger von eine Abnahme 0,2% ermittelt.

Der **leichte Güterverkehr** mit Fahrzeugen bis zu 3,5t zul. Gesamtgewicht (Lieferwagen) hat 2022 an den Grenzen zu Frankreich im Vergleich zu 2021 mit 30,0% und an den Grenzen zur Schweiz mit 25,3% jeweils deutlich zugenommen. Der Anteil

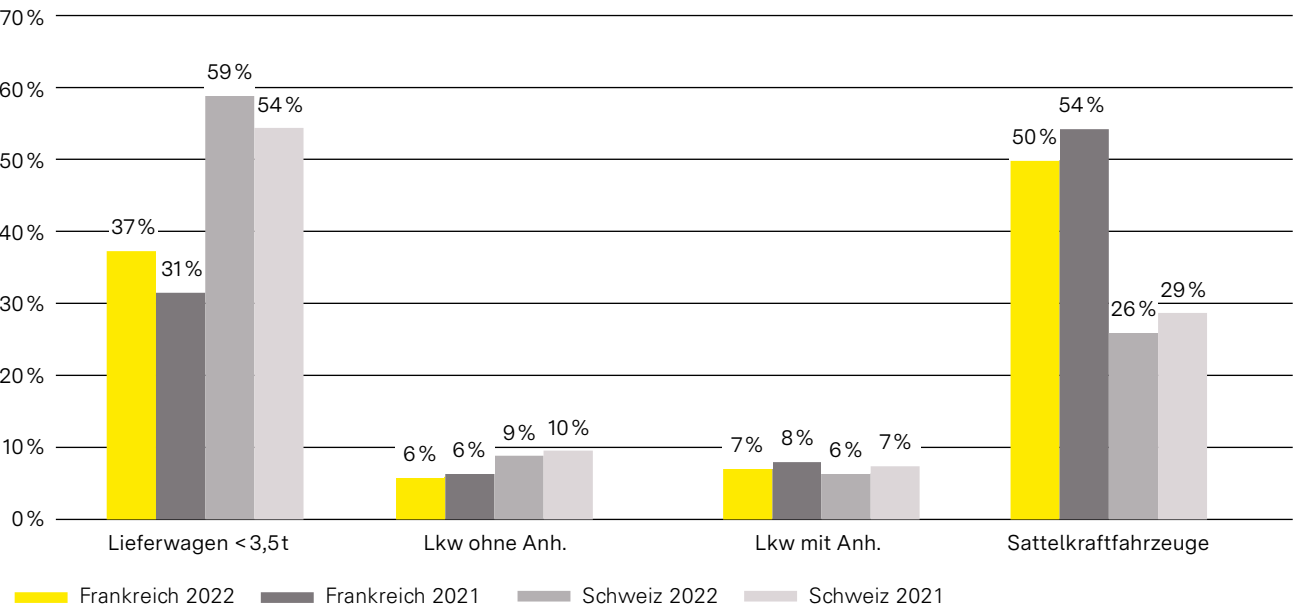
der Lieferwagen am Güterverkehr insgesamt stieg an den französischen Grenzübergängen von 31,5% im Vorjahr auf 37,2% im Jahr 2022 an, an den Grenzen zur Schweiz stieg er von 54,4% auf 58,9%.

Höchstbelastete Grenzübergänge

Der mit Abstand am höchsten belastete Grenzübergang zwischen **Frankreich** und Baden-Württemberg war auch 2022 wieder die Europabrücke bei Kehl (B28). Dort wurden mit 27.056 Kfz/24h im Jahr 2022 rd. 19,0% des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs mit Frankreich abgewickelt. Hochbelastete Übergänge waren weiterhin die Iffezheim Rheinbrücke (B500) mit 18.051 Kfz/24h und einem Anteil von 12,7% am Grenzverkehr, der Übergang Weil Palmrainbrücke (B532) mit 17.098 Kfz/24h (Anteil 12,0%) sowie der Autobahnübergang Neuburg (A5) mit 15.664 Kfz/24h (Anteil 11,0%).

Von den Grenzübergängen zwischen Baden-Württemberg und der **Schweiz** war der BAB-Übergang Weil am Rhein (A5) mit 29.344 Kfz/24h weiterhin der höchstbelastete. Hier wurden 11,0% des Grenzverkehrs mit der Schweiz abgewickelt. Die zweithöchste Belastung hatte Rheinfelden (A861) mit 25.526 Kfz/24h (Anteil 9,6%), gefolgt von der Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (B33) mit 18.194 Kfz/24h (Anteil 6,8%) und Bietingen (B34) mit 14.470 Kfz/24h (Anteil 5,4%).

Anteile der Fahrzeugarten des Güterverkehrs am grenzüberschreitenden Güterverkehr 2022 und 2021 insgesamt



Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr differenziert nach Fahrzeugarten 2022 und 2021

2022	Kfz	Pkw	Krad	Pkw mit Anh.	Bus	Lkw < 3,5 t	Lkw ohne Anh.	Lkw mit Anh.	Sattel-Kfz
Frankreich	142.493	114.488	1.350	852	352	9.480	1.502	1.799	12.671
2022/2021	28,6%	33,4%	46,2%	27,6%	61,6%	30,0%	1,8%	-2,5%	0,8%
Schweiz	265.661	237.381	4.310	792	703	13.228	1.992	1.427	5.828
2022/2021	27,7%	28,9%	34,4%	28,3%	30,8%	25,3%	7,3%	-0,2%	4,6%

2021	Kfz	Pkw	Krad	Pkw mit Anh.	Bus	Lkw < 3,5 t	Lkw ohne Anh.	Lkw mit Anh.	Sattel-Kfz
Frankreich	110.828	85.832	924	668	218	7.295	1.475	1.847	12.571
2021/2020	-3,0%	-5,8%	-16,3%	-9,8%	13,4%	11,8%	-14,6%	-2,3%	15,5%
Schweiz	207.980	184.203	3.207	617	537	10.558	1.857	1.429	5.571
2021/2020	-2,8%	-3,7%	2,9%	25,4%	5,2%	10,3%	-10,4%	-0,9%	3,5%







## Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr 1990 bis 2022

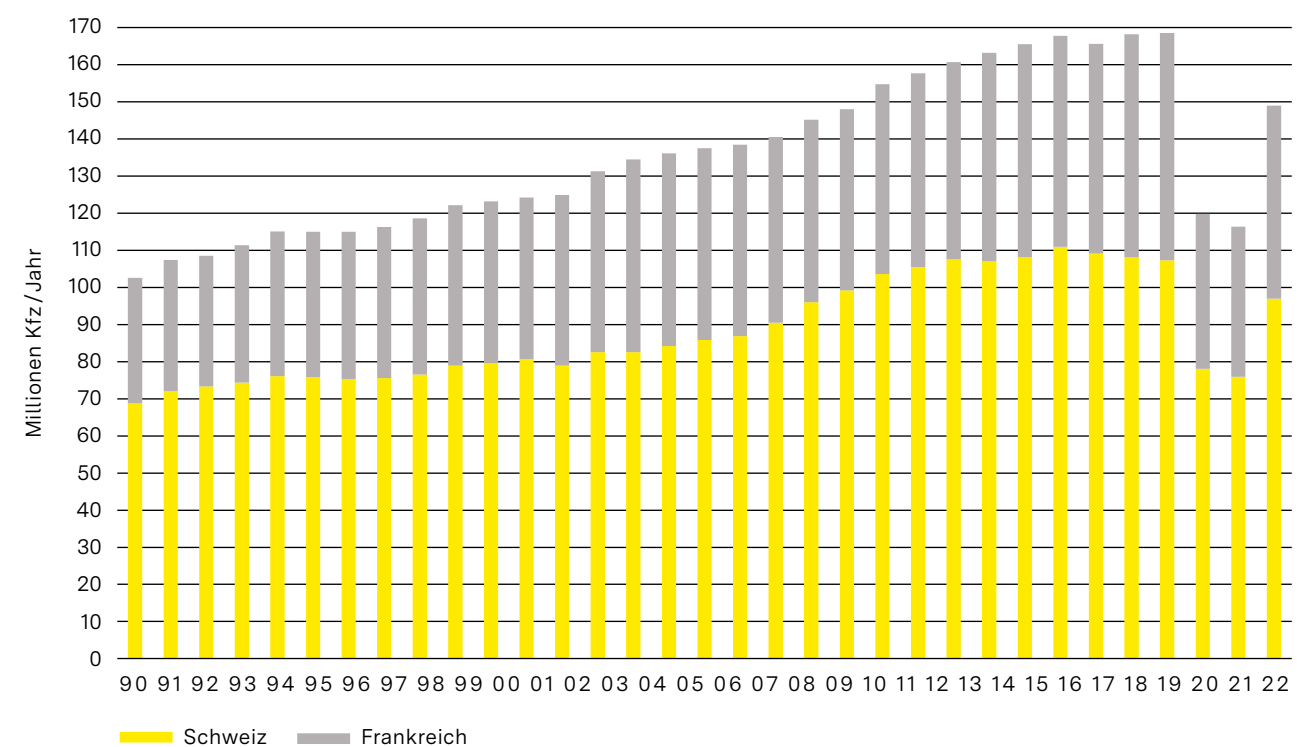
Im Jahr 2022 haben insgesamt 149,0 Millionen Kraftfahrzeuge die Grenzen des Landes von und nach Frankreich und zur Schweiz passiert, davon 52,0 Millionen (35 %) die französischen und 97,0 Millionen (65%) die schweizerischen Grenzen.

Seit 1990 (Beginn der systematischen Erhebungen) ist der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr insgesamt bis zum Jahr 2019 um 64,3 % gestiegen, mit Frankreich um 81,3 %, mit der Schweiz um 55,9 %.

Seit Inkrafttreten des Schengener Abkommens (1992) nahm der grenzüberschreitende Verkehr bis 2019 um 55,4 % zu, zwischen Frankreich und Baden-Württemberg betrug der Zuwachs 74,1 %, zwischen der Schweiz und Baden-Württemberg 46,3 %.

Nach dem Coronabedingten Einbruch im Jahr 2020 und dem Folgejahr betrug im Jahr 2022 der Zuwachs des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs seit 1992 insgesamt noch 37,3 %, mit Frankreich 47,8 % und mit der Schweiz 32,3 %.

## Entwicklung des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs in Baden-Württemberg 1990 bis 2022





# 3. Unfallgeschehen



## 3.1 Unfallsituation 2022/2021

Bei der Unfallaufnahme wird von der Polizei nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden<sup>3</sup> und Unfällen mit Personenschaden differenziert. Die Entwicklung 2022 stellt sich wie folgt dar:

- Auf allen Straßen des Landes wurden insgesamt 290.663 Straßenverkehrsunfälle registriert. Dies ist im Vergleich zu 2021 (273.482) eine Zunahme von 6,3%. Die Unfälle mit Sachschaden nahmen um 5,6% auf 256.772 zu.
- Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden erhöhte sich um 12,1% auf 33.891. Die Zahl der bei diesen Unfällen insgesamt verletzten Personen stieg um 12,7% auf 42.201 an (Leichtverletzte: 35.283, 14,4%, Schwerverletzte: 6.918, 4,7%).
- Bei Verkehrsunfällen wurden im Jahr 2022 350 Verkehrsteilnehmer getötet, das sind 2 Personen mehr (0,6%) als im Vorjahr. Mit 31,0 Getöteten je 1 Million EinwohnerInnen lag Baden-Württemberg geringfügig über dem Bundesdurchschnitt von 30,4.
- Innerorts (einschl. Gemeindestraßen) nahm 2022 die Anzahl Getöteter um 11,5% auf 97 zu.
- Außerorts reduzierte sich die Anzahl Getöteter um 3,1% auf 253.
- Auf den Autobahnen wurden 2022 bei Verkehrsunfällen 31 Personen getötet. Das waren 13 weniger als im Jahr 2021 (- 29,5%). Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden erhöhte sich um 12,2%, die Anzahl der Schwerverletzten um 0,7%, die der Leichtverletzten um 18,1%.
- Auf den übrigen Außerortsstraßen hat sich die Anzahl der Personenschadensunfälle insgesamt um 2,9% erhöht. Die Zahl der dabei Schwerverletzten stieg um 2,0% auf 3.146, die der Leichtverletzten um 7,4% auf 10.331. Die Anzahl der Getöteten nahm um 5 Personen (2,3%) auf 222 Verkehrsteilnehmer zu.

## Entwicklung des Unfallgeschehens 2022/21 in Baden-Württemberg

	Unfälle mit Personenschaden		Leichtverletzte		Schwerverletzte		Getötete	
Alle Straßen	33.891	12,1%	35.283	14,4%	6.918	4,7%	350	0,6%
davon innerorts	22.438	16,6%	22.377	17,5%	3.367	7,9%	97	11,5%
außerorts	11.453	4,3%	12.906	9,4%	3.551	1,9%	253	-3,1%
darunter Autobahnen	1.874	12,2%	2.575	18,1%	405	0,7%	31	-29,5%
übrige Straßen	9.579	2,9%	10.331	7,4%	3.146	2,0%	222	2,3%
darunter Bundesstraßen	2.884	8,8%	3.582	13,1%	863	8,4%	80	9,6%
Landesstraßen	3.392	2,1%	3.558	3,6%	1.196	9,1%	68	-13,9%
Kreisstraßen	2.023	2,6%	2.087	9,4%	688	-3,0%	46	0,0%
Gemeindestraßen	1.280	-6,2%	1.104	-0,5%	399	-17,2%	28	47,4%

<sup>3</sup> 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

Betrachtet man die Entwicklung bei der Anzahl Getöteter differenziert nach Straßengruppen außerorts, zeigt sich, dass im Vergleich zum Vorjahr 2021 auf den Bundesstraßen 7 Personen mehr, auf den Kreisstraßen genauso viele Personen, auf den Gemeindestraßen 9 Personen mehr und auf den Landesstraßen 11 Personen weniger bei Straßenverkehrsunfällen getötet wurden.

Im Bundesgebiet wurden 2022 nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes 289.672 Personen-schadensunfälle registriert, 11,8 % mehr als im Jahr 2021. Die Zahl der Getöteten stieg 2022 ggü. 2021 um 226 Personen (8,8 %) auf 2.788 Verkehrsteilnehmer an.

Entwicklung des Unfallgeschehens 2021/20 in Baden-Württemberg

	Unfälle mit Personenschaden		Leichtverletzte		Schwerverletzte		Getötete	
Alle Straßen	30.229	-6,1%	30.839	-4,3%	6.606	-10,6%	348	5,5%
davon innerorts	19.249	-6,5%	19.037	-5,0%	3.121	-10,9%	87	-4,4%
außerorts	10.980	-5,5%	11.802	-3,2%	3.485	-10,3%	261	9,2%
darunter Autobahnen	1.670	7,0%	2.181	12,8%	402	2,0%	44	37,5%
übrige Straßen	9.310	-7,5%	9.621	-6,2%	3.083	-11,7%	217	4,8%
darunter Bundesstraßen	2.651	-4,8%	3.168	-6,2%	796	-6,7%	73	10,6%
Landesstraßen	3.323	-4,3%	3.436	-3,6%	1.096	-12,2%	79	11,3%
Kreisstraßen	1.972	-6,3%	1.907	-2,9%	709	-9,7%	46	9,5%
Gemeindestraßen	1.364	-19,9%	1.110	-17,6%	482	-20,6%	19	-32,1%

Anstieg bei den Verkehrsunfällen mit Sachschaden und mit Personenschaden.



3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2022

Aufgrund von 1995 vorgenommenen Änderungen bei der statistischen Registrierung von Sachschadensunfällen (seit 1995 gilt die Definition entsprechend der Fußnote S. 16) beschränkt sich die Entwicklungsbetrachtung 1970 bis 2022 auf die Unfälle mit Personenschaden und auf die bei diesen Unfällen Verletzten und Getöteten:

- 1970 wurden von der Polizei in Baden-Württemberg 50.414 **Unfälle mit Personenschaden** registriert. Bis zum Ende der 70er Jahre stieg diese Zahl auf rd. 54.000, um danach nahezu kontinuierlich zurückzugehen. Mit 33.931 Unfällen wurde 2010 ein neuer Tiefstand bei den Unfällen mit Personenschaden auf den Straßen im Land registriert, der bis 2019 (36.313 Unfälle mit Personenschaden) nicht wieder erreicht wurde. Nach einem deutlichen Rückgang im Corona-Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr 2019 (- 11 %) und einem weiteren Rückgang im Jahr 2021 (- 6,1 %) lag die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2021 mit 30.229 auf dem niedrigsten Stand seit 1970. Gegenüber dem bisherigen Höchststand von 54.008 aus dem Jahr 1978 bedeutet dies einen Rückgang von 44 %. Im Jahr 2022 ist die Anzahl der Personenschadensunfälle wieder auf 33.891 angestiegen (12,1%).
- Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen **verunglückten** Personen ging zwischen 1970 und 2022 von 77.410 auf 42.551 um 45 % zurück. Bei den Getöteten war der Rückgang seit 1970 am stärksten. Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer betrug 2022 mit 350 Personen rd. 88 % weniger als 1970 mit damals 2.798 getöteten Verkehrsteilnehmern.

	2022	1970	2022/1970
Leichtverletzte	35.283	51.790	-31,9%
Schwerverletzte	6.918	22.822	-69,7%
Getötete	350	2.798	-87,5%

- Das Risiko, bei einem Personenschadensunfall schwer verletzt oder getötet zu werden, hat sich seit 1970 erheblich verringert . Im Jahr 1970 entfielen auf 1.000 Unfälle mit Personenschaden noch 453 Schwerverletzte und 56 Getötete. 2022 waren es mit 204 beziehungsweise 10 deutlich weniger.



Autobahnen sind auch 2022 die **sichersten** Außerortsstraßen des Landes.

3.3 Unfallraten

Die Unfallraten, das sind die auf die Kfz-Fahrleistung bezogenen Unfallzahlen, ermöglichen einen objektiven Vergleich der Verkehrssicherheit der einzelnen Straßengruppen untereinander. Die niedrigste **Rate der Unfälle mit Personenschaden** wurde auch 2022 wieder für die Autobahnen ermittelt (81 Unfälle mit Personenschaden je Mrd. Kfzkm). Am höchsten war die Unfallrate auf den Landesstraßen (258), gefolgt von den Kreisstraßen (254) und den Bundesstraßen (166). Auf den Autobahnen erhöhte sich die Rate im Vergleich zum Vorjahr 2021 um 6 % und auf den Bundesstraßen um 5 %. Auf den Landes- und Kreisstraßen verringerte sich die Rate um 2 % bzw. 1 %.

Die **Verletztenrate** erhöhte sich 2022 auf den Autobahnen um 9 %, auf den Bundesstraßen um 8 %, auf den Landes- und Kreisstraßen um 1 % beziehungsweise 2 % ab.

Die **Getötetenrate** verringerte sich 2022 gegenüber 2021 auf den Autobahnen um 33 %, auf Landesstraßen um 17 % und auf Kreisstraßen um 4 %. Auf den Bundesstraßen erhöhte sie sich um 5 %.

Die **Raten der Unfälle mit Personenschaden** sind langfristig betrachtet deutlich rückläufig. Auffällige Zunahmen gab es von 1982 nach 1983, sowie auf einigen Straßengruppen zwischen 1985 und 1989. Seit 1990 gingen die Unfallraten dann wieder kontinuierlich zurück bis zum Jahre 1996. Danach sind bis zum Jahr 2000 Zuwächse zu beobachten. Ab 2001 ist die Tendenz bis 2010 wieder fallend, während ab 2010 kein eindeutiger Trend mehr zu erkennen ist. 2021 kam es – ausgenommen der



Unfallraten (Unfälle je Mrd. Kfzkm) 2022 Außerorts und Veränderung zu 2021

	Autobahnen		Bundesstraßen		Landesstraßen		Kreisstraßen	
Unfälle mit Personenschaden	81	6%	166	5%	258	-2%	254	-1%
Verletzte	129	9%	257	8%	361	1%	348	2%
Getötete	1	-33%	5	5%	5	-17%	6	-4%

Unfallraten (Unfälle je Mrd. Kfzkm) 2021 Außerorts und Veränderung zu 2020

	Autobahnen		Bundesstraßen		Landesstraßen		Kreisstraßen	
Unfälle mit Personenschaden	77	2%	159	-6%	262	-5%	258	-7%
Verletzte	119	-5%	238	-1%	358	0%	342	-5%
Getötete	2	31%	4	10%	6	-33%	6	9%

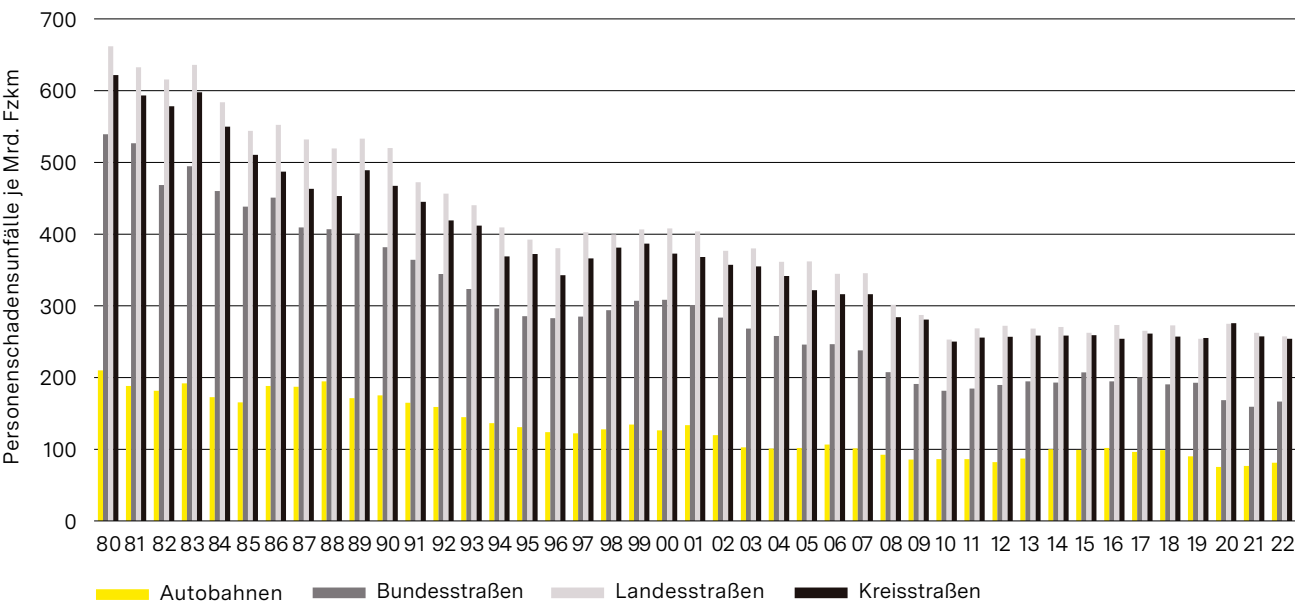
Autobahnen – gegenüber 2020 wieder zu leichten Abnahmen und im Jahr 2022 dann für Autobahnen und Bundesstraßen zu leichten Zunahmen und für die Landes- und Kreisstraßen zu leichten Abnahmen.

In Bezug auf das Jahr 1980 haben sich die Raten der Personenschadensfälle 2022 auf allen Straßen­gruppen um deutlich mehr als 50 % verringert. Mit 69 % war der Rückgang in diesem Zeitraum bei den Bundesstraßen besonders stark ausgeprägt.

Langfristige Entwicklung der Raten der Unfälle mit Personenschaden

	2022/2000	2022/1990	2022/1980
BAB	- 35,6 %	- 53,5 %	- 61,3 %
B	- 46,0 %	- 56,4 %	- 69,1 %
L	-36,9 %	- 50,5 %	- 61,1 %
K	-31,9 %	- 45,6 %	-59,2 %

Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden auf Außerortsstraßen in Baden-Württemberg 1980 bis 2022



3.4 Unfallursachen

Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden waren 2022 (Anteile des Vorjahres 2021 in Klammern):

- Fehler der Fahrer:innen von Kraftfahrzeugen: Sie verursachten innerorts 69,2 % (70,1 %) außerorts 88,7 % (87,4 %) aller Personenschadensunfälle:

Fahrer:innen von	Innerorts [%]		Außerorts [%]	
	2022	2021	2022	2021
Pkw	54,4	55,4	65,2	64,5
Krädern	6,9	7,0	13,8	13,2
Lkw	3,9	4,1	8,1	8,0
anderen Kfz	4,1	3,6	1,5	1,7

- Radfahrende verursachten innerorts 26,1 % (25,1 %), außerorts 9,5 % (10,9 %) der Personenschadensunfälle.
- Fußgänger:innen verursachten innerorts 2,9 % (3,0 %) und außerorts 0,5 % (0,4 %) der Personenschadensunfälle.
- Schlechte Straßenverhältnisse, insbesondere verursacht durch Schnee, Eis und Regen, waren innerorts für 3,7 % (4,0 %) und außerorts für 7,1 % (9,9 %) der Personenschadensunfälle mitverantwortlich.
- Andere Unfallursachen (Hindernisse auf der Fahrbahn, technische Mängel am Kfz, Witterungseinflüsse, ...) waren von untergeordneter Bedeutung.

Fehlverhalten der Fahrer:innen

Die Verteilung der fahrerbedingten Ursachen bei Personenschadensunfällen war auch 2022 – nach Ortstagen getrennt – unterschiedlich (Vorjahreszahlen in Klammern):

Innerorts überwogen

- Abbiegen, Wenden, Einbiegen: 19,2 % (18,8 %)
- Missachten der Vorfahrt: 18,9 % (19,1 %)
- zu geringer Abstand: 12,2 % (11,3 %)
- nicht angepasste Geschwindigkeit: 11,0 % (10,2 %)

Häufigste Ursache bei den Unfällen mit Getöteten:

**Nicht angepasste Geschwindigkeit.**

- Alkohol: 5,7 % (5,3 %)
- Falsche Straßenbenutzung: 4,2 % (4,1 %)
- Überholen: 3,0 % (2,9 %).

Außerorts überwogen

- Geschwindigkeit: 30,2 % (30,7 %)
- zu geringer Abstand: 21,6 % (20,1 %),
- Missachten der Vorfahrt: 12,9 % (12,8 %),
- Überholen: 7,2 % (7,7 %),
- Ab-, Einbiegen, Wenden: 7,0 % (6,7 %),
- Alkohol: 5,7 % (5,1 %).

Innerorts gehörten 2022 wie auch 2021 „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Einbiegen“ und „Missachten der Vorfahrt“ zu den häufigsten fahrerbedingten Fehlern, die zu Personenschadensunfällen führten. Obwohl außerorts die Ursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ seit 2005 von fast 42 % auf 30,2 % im Jahr 2022 zurückgegangen ist, war sie auf den Außerortsstraßen weiterhin die mit Abstand häufigste Ursache für Personenschadensunfälle, gefolgt von „zu geringem Abstand“.

Von noch größerer Bedeutung war die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ bei den Getöteten. Für 112 (32,0 %) der 350 im Jahr 2022 innerorts und außerorts insgesamt tödlich verunglückten VerkehrsteilnehmerInnen war ursächlich die Geschwindigkeit verantwortlich. Im Vorjahr betrug dieser Anteil 37,1%.

Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge waren 2022 beteiligt (Vorjahreszahlen in Klammern):

	innerorts (%)		außerorts (%)	
Pkw-Fahrer:innen	28,9	(45,3)	51,3	(51,0)
Krad-Fahrer:innen	10,3	(7,0)	19,2	(22,6)
Lkw-Fahrer:innen	13,4	(10,5)	9,2	(10,7)
Busfahrer:innen	3,1	(0,0)	0,4	(0,0)
Radfahrer:innen	28,9	(19,8)	14,2	(10,3)
Fußgänger:innen	9,3	(9,3)	2,5	(2,9)

Auf den Autobahnen waren Pkw-Fahrer:innen zu 55,2 % (42,5%) und Kradfahrer:innen zu 6,9 % (2,5 %) an Unfällen mit Getöteten beteiligt. Der Anteil der Lkw-Fahrer:innen an Unfällen mit Getöteten ist von 45,0% im Jahr 2021 auf 37,9% im Jahr 2022 gesunken.

Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme

Die Anzahl Verunglückter (Verletzte und Getötete) hat sich 2022 gegenüber dem Vorjahr um 12,6 % auf 42.551 Verkehrsteilnehmer:innen erhöht. Im Vorjahresvergleich 2021 zu 2020 war die Anzahl der Verunglückten insgesamt gesunken (- 5,4 %).

Die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen erhöhte sich im Vergleich zu 2021 um 8,9% und für die Lkw-Insassen um 2,8%. Bei den Motorradfahrer:innen war eine Zunahme von 11,5% zu verzeichnen, die Anzahl verunglückter Mofa- und Mopedfahrer:innen erhöhte sich um 23,7%, die der Fußgänger:innen um 18,5%. Ebenfalls Zunahmen der Anzahl Verunglückter gegenüber dem Vorjahr gab es für Fahrradfahrer:innen (10,7%) und bei den Pedelecs (28,4%).



Mehr als ein Drittel der 2022 getöteten Verkehrsteilnehmer:innen waren **Pkw-Insassen.**

Getötet wurden im Jahr 2022 350 Verkehrsteilnehmer:innen, das sind 2 mehr als im Vorjahr. Bei den Pkw-Insassen nahm die Anzahl Getöteter um 7,2% ab, bei den Lkw-Insassen (Lkw + Sattelkraftfahrzeuge) um 42,3%. Auch bei den Motorradfahrer:innen ergab sich eine Abnahme im Vergleich zum Vorjahr (- 4,2%). Dagegen nahm die Anzahl der Pedelec-fahrer:innen, die bei Verkehrsunfällen getötet wurden (49 Personen), mit 75,0% deutlich zu. Die Anzahl getöteter Radfahrer:innen (ohne Pedelecs) ist wiederum um 10,3% gesunken, während die Anzahl getöteter FußgängerInnen sich um 22,9% erhöht hat.

Die Zahl der Verletzten (Schwer- und Leichtverletzte) insgesamt erhöhte sich 2022 gegenüber 2021 um 12,7% auf 42.201. Bei den Pedelec-fahrer:innen lag die Zunahme bei 27,9%, bei den verletzten Radfahrer:innen bei 10,8%. Auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer:innen kam es ebenfalls zu Zunahmen bei den Zahlen der Verletzten (Mofa-/Mopedfahrer:innen: 24,3%, Lkw-Insassen: 4,3%, Pkw-Insassen: 9,1%, Fußgänger:innen: 18,5%, Motoradfahrer:innen: 11,8%).

Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme

2022	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	22/21	Anteil	Anzahl	22/21	Anteil	Anzahl	22/21	Anteil
Pkw-Insassen	20.178	9,1%	47,8%	128	-7,2%	36,6%	20.306	8,9%	47,7%
Lkw-Insassen (+SZ)	792	4,3%	1,9%	15	-42,3%	4,3%	807	2,8%	1,9%
MotorradfahrerInnen	4.006	11,8%	9,5%	68	-4,2%	19,4%	4.074	11,5%	9,6%
Mofa-/Moped-fahrerInnen	1.485	24,3%	3,5%	5	-50,0%	1,4%	1.490	23,7%	3,5%
RadfahrerInnen	7.752	10,8%	18,4%	26	-10,3%	7,4%	7.778	10,7%	18,3%
Pedelecs	3.428	27,9%	8,1%	49	75,0%	14,0%	3.477	28,4%	8,2%
FußgängerInnen	2.893	18,5%	6,9%	43	22,9%	12,3%	2.936	18,5%	6,9%
Sonstige+Rest	1.667	29,3%	4,0%	16	45,5%	4,6%	1.683	29,5%	4,0%
Insgesamt	42.201	12,7%	100,0%	350	0,6%	100,0%	42.551	12,6%	100,0%

2021	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	21/20	Anteil	Anzahl	21/20	Anteil	Anzahl	21/20	Anteil
Pkw-Insassen	18.500	-1,4%	49,4%	138	16,9%	39,7%	18.638	-1,3%	49,3%
Lkw-Insassen (+SZ)	759	-5,9%	2,0%	26	13,0%	7,5%	785	-5,4%	2,1%
MotorradfahrerInnen	3.583	-11,3%	9,6%	71	0,0%	20,4%	3.654	-11,1%	9,7%
Mofa-/Moped-fahrerInnen	1.195	-14,2%	3,2%	10	150,0%	2,9%	1.205	-13,7%	3,2%
RadfahrerInnen	6.997	-15,9%	18,7%	29	-14,7%	8,3%	7.026	-15,9%	18,6%
Pedelecs	2.680	0,1%	7,2%	28	16,7%	8,0%	2.708	0,3%	7,2%
FußgängerInnen	2.442	-4,6%	6,5%	35	-27,1%	10,1%	2.477	-5,1%	6,6%
Sonstige+Rest	1.289	22,4%	3,4%	11	37,5%	3,2%	1.300	22,5%	3,4%
Insgesamt	37.445	-5,5%	100,0%	348	5,5%	100,0%	37.793	-5,4%	100,0%

Langfristige Entwicklung

- Die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen lag 2022 mit 20.306 um 56 % niedriger als der Höchststand des Jahres 1978 von damals mehr als 46.000. Die Entwicklung der verunglückten Pkw-Insassen zeigt trotz der zwischenzeitlichen Anstiege Ende der 80er Jahre und zwischen 1998 und 2021 insgesamt eine abnehmende Tendenz.
- Die Zahl der verunglückten Motorradfahrer:innen stieg zwischen 1975 und 1983 von 6.462 auf 11.330 stark an, ging dann aber bis 1996 trotz weiter gestiegener Bestandszahlen kontinuierlich zurück. Von 1996 nach 1997 gab es wieder einen leichten Anstieg, danach war die Entwicklung tendenziell stagnierend beziehungsweise rückläufig bis zum bisherigen Tiefststand im Jahr 2010 von 3.709 verunglückten Motorradfahrer:innen. In den folgenden Jahren änderte sich die



Anzahl der verunglückten Motorradfahrer:innen nur geringfügig und liegt im Jahr 2022 mit 4.074 etwas unterhalb des mittleren Wertes der letzten 10 Jahre.

Die Anzahl verunglückter Mofa- und Mopedfahrer:innen stieg zwischen 1975 und 1979 von 4.550 auf 7.988, danach war die Entwicklung überwiegend rückläufig. Ab dem Jahr 1995 stagnierte die Anzahl beziehungsweise nahm im Zeitraum 2008 bis 2012 nochmals leicht zu und danach wieder leicht ab. Im Jahr 2022 lag die Anzahl der verunglückten Mofa- und Mopedfahrer:innen bei 1.490, dies bedeutet gegenüber dem Höchststand des Jahres 1979 einen Rückgang von 81,3%.

Bei den Radfahrer:innen gab es – im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsteilnehmer:innen – zwischen 1975 und 1992 fast immer Zuwächse der Verunglückten. Die Anzahl verunglückter Radfahrer:innen stieg in diesem Zeitraum um 68,3% auf 8.216. Bis 1996 ging sie dann zurück, und zwar auf 6.393. In den Jahren danach bis 2018 lag die Anzahl verunglückter Radfahrer:innen zwischen 7.300 und rd. 8.700. Der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2007 (8.774) wurde 2019 mit 9.901 verunglückten Radfahrer:innen um 12,8% überschritten. Im Jahr 2020 kam es für die Summe aus Rad- und Pedelec-Fahrer:innen erneut zu einem Höchststand der Verunglückten (11.058)

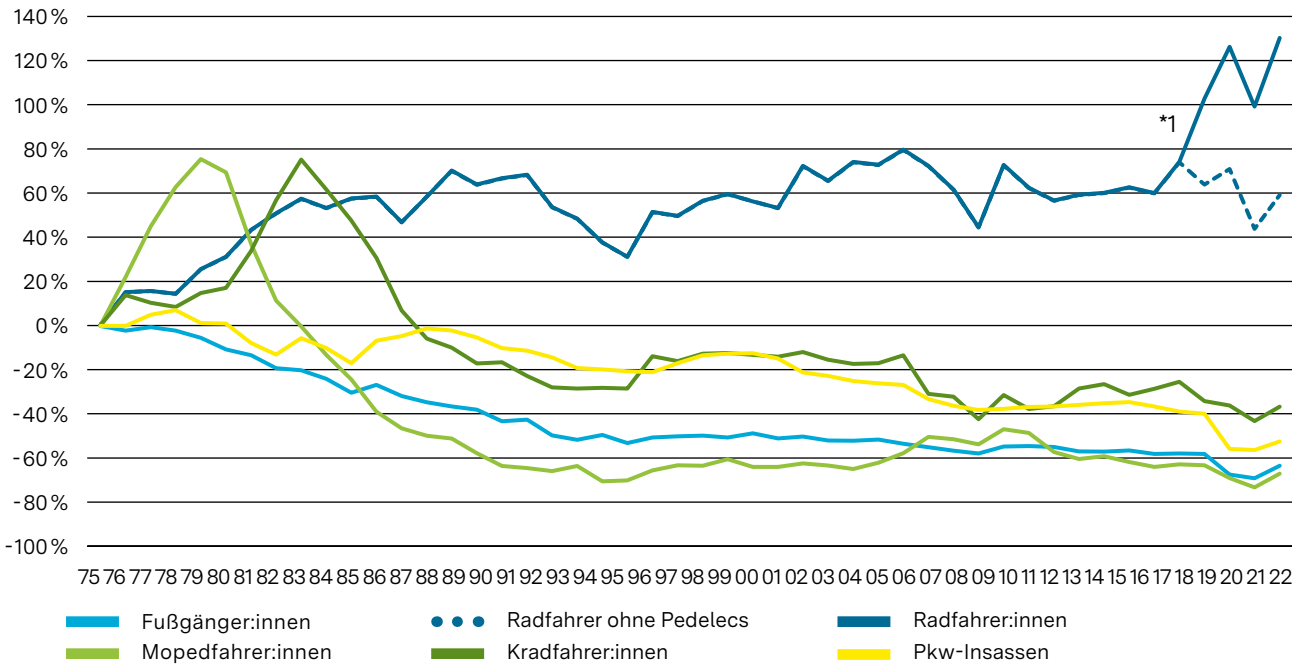
Langfristige Entwicklung verunglückter Radfahrer:innen deutlich schlechter als bei allen anderen Verkehrsteilnehmer:innen.



beziehungsweise einem Zuwachs ggü. 2019 von 11,6%. 2021 war die Zahl gegenüber 2020 rückläufig (- 12,0%) auf 9.727, aber 2022 ergab sich wieder eine deutliche Zunahme gegenüber 2021 von 15,7% auf 11.250 Verunglückte. Der niedrigste Stand von 1975 (4.882) wurde im Jahr 2022 um 130% überschritten.

Bei den verunglückten Fußgänger:innen ist zwischen 1975 und 1994 ein stetiger Rückgang zu beobachten. Danach verlief die Entwicklung uneinheitlich mit insgesamt geringen Veränderungen. 1975 verunglückten 8.082 Fußgänger (bisheriger Höchststand), 2022 waren es mit 2.933 64 % weniger.

Verunglückte Zweiradfahrer:innen, Fußgänger:innen und Pkw-Insassen 1975 bis 2022



\* 2019 erstmals einschließlich Pedelecs

Verunglückte nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung

Von den in Baden-Württemberg im Jahr 2022 verunglückten 42.551 Verkehrsteilnehmer:innen waren 6,5% unter 15 Jahre alt, 50,8% lagen in der Altersklasse 15 bis 44 Jahre, 42,7% der Verunglückten waren 45 Jahre und älter. In nahezu allen Altersklassen war die Beteiligung der Verunglückten als Pkw-Fahrer:innen beziehungsweise Mitfahrer:innen am höchsten. Je nach Alter war die Art der sonstigen Verkehrsteilnahmen jedoch sehr unterschiedlich:

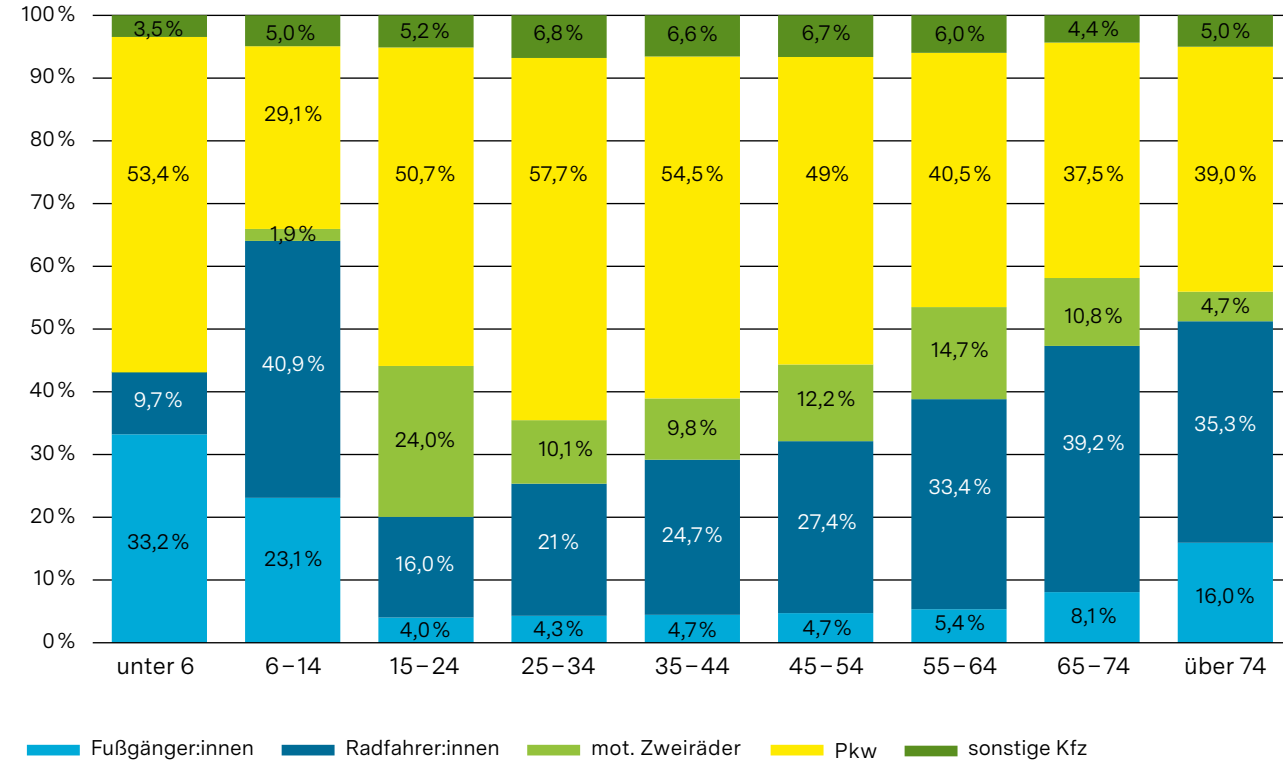
- Kinder im Alter unter 6 Jahren verunglückten überwiegend als Pkw-Mitfahrer:innen 291 (53,4%) oder als Fußgänger 181 (33,2%).
- Bei den 6- bis 14-jährigen überwog mit 909 (40,9%) die Beteiligung als Radfahrer:innen, gefolgt von einer Verkehrsbeteiligung als Pkw-Mitfahrer:innen 646 (29,1%) und als Fußgänger:innen 513 (23,1%).
- Zwischen 15 und 24 war der Anteil der Personen, die mit motorisierten Zweirädern verunglückten, mit 2.123 (24,0%) besonders hoch. Zwischen 25 und 74 lag dieser Anteil dann jeweils zwischen 9,8% (Altersgruppe 35 bis 44) und 14,7% (55 bis 64).

64). Bei den über 74-jährigen Verkehrsteilnehmer:innen liegt er bei 4,7%.

- Die in den Altersklassen ab 15 Jahre Verunglückten waren überwiegend Fahrer:innen oder Mitfahrer:innen von Pkw, dies gilt mit 57,7% insbesondere für die Altersgruppe 25 bis 34.
- Ab dem 55. Lebensjahr steigt der Anteil der Fußgänger:innen und Radfahrer:innen an den Verunglückten wieder an. In der Altersklasse zwischen 65 und 74 lag der Anteil der verunglückten Radfahrer:innen (inkl. Pedelecs) mit 39,2% über dem der Pkw-Insassen (37,5%).

Die Verteilung der Verunglückten nach Art der Verkehrsteilnahme und Alter im Vorjahr 2021 unterscheidet sich nur geringfügig von der des Jahres 2022.

Verunglückte nach Alter und Art der Verkehrsteilnahme 2022



# 4. Ausblick



Aus den automatischen Dauerzählstellen des Landes liegen Zahlen zur Verkehrsentwicklung auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes für das 1. Halbjahr 2023 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt vor:

	Kfz Mo-So [Kfz/24h]	Kfz So+Fei [Kfz/24h]
Autobahnen	4,8 %	5,3 %
Bundesstraßen	3,8 %	3,2 %
Landesstraßen	4,2 %	0,8 %
	Kfz Mo-Fr [Kfz/24h]	SV <sup>4</sup> Mo-Fr [Kfz/24h]
Autobahnen	4,5 %	-3,8 %
Bundesstraßen	3,5 %	-3,9 %
Landesstraßen	4,6 %	-1,3 %

Gegenüber dem Vorjahreszeitraum 2022 ergaben sich für das 1. Halbjahr 2023 für den Gesamtverkehr (Kfz) Zunahmen. Montags bis sonntags nahm der Verkehr auf Autobahnen um 4,8%, auf Bundesstraßen um 3,8% und auf Landstraßen um 4,2% zu. Die Zunahmen werktags (Mo-Fr) unterscheiden sich davon nur geringfügig.

Beim Schwerverkehr (SV) ergeben sich für das 1. Halbjahr 2023 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum Abnahmen, auf Autobahnen - 3,8%, auf Bundesstraßen - 3,9% und auf Landesstraßen - 1,3%.



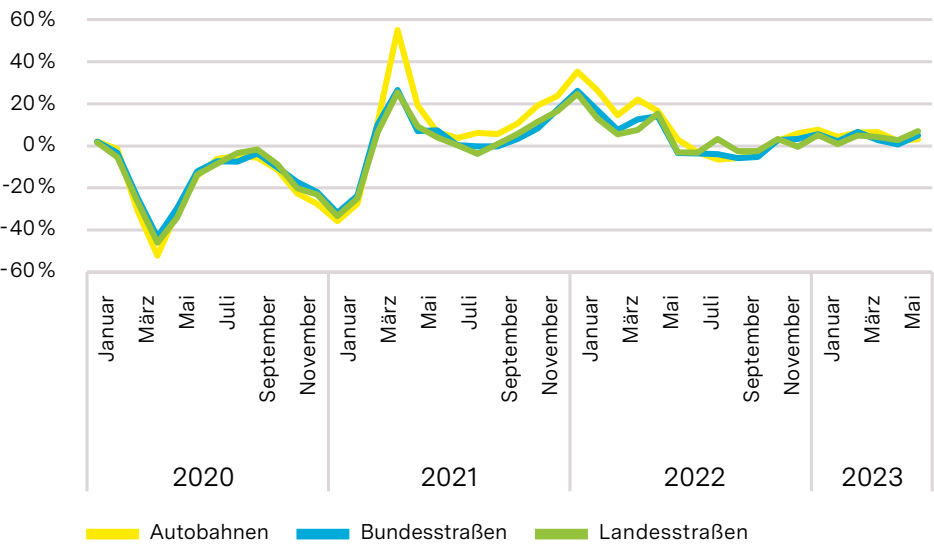
2023 war über die **Hälfte** der Pkw-Neuzulassungen mit alternativem Antrieb ausgestattet.

Der Verlauf der monatlichen DTV-Änderungsraten jeweils bezogen auf den Vorjahresmonat zeigt für das 1. Halbjahr 2023 einen gedämpften Verlauf im Vergleich zu den Vorjahren 2020 bis 2022, die noch stärker von den Auswirkungen der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie beeinflusst waren.

Bei den Pkw-Neuzulassungen zeigt sich in Baden-Württemberg für Januar bis Oktober 2023 eine Zunahme von 17,7% gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf 335.413 Pkw. 58.426 dieser Fahrzeuge waren Diesel-Pkw. Für diese Fahrzeuggruppe bedeutet dies eine Zunahme gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 6,4%.

Von den Pkw-Neuzulassungen in Baden-Würt-

DTV-Änderungsraten 2021, 2022 und 1. Halbjahr 2023 jeweils gegenüber Vorjahresmonat



<sup>4</sup> Schwerverkehr (Kfz > 3,5 t zul. Gesamtmasse)



temberg Januar bis Oktober 2023 waren über die Hälfte (53,6 %) mit alternativen Antrieben (Elektro, Hybrid, Plug-In, Brennstoffzelle, Gas, Wasserstoff) ausgestattet. Dies sind 27,5 % mehr als im Vorjahreszeitraum und entspricht 179.905 neu zugelassene Pkw mit alternativem Antrieb.

Um 42,6 % stieg der Anteil der Neuwagen mit ausschließlich elektrischer Energiequelle (BEV). Dies entspricht 67.873 neu zugelassene BEV-Pkw. Die Steigerung der Zulassungen führte zu einem Neuzulassungsanteil von 20,2 %.

Sowohl bei den Flüssiggas-Pkw als auch bei den Erdgas-Pkw nahmen die Neuzulassungen Januar bis Oktober 2023 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich ab (- 27,1 % beziehungsweise - 29,9 %). Der Anteil dieser Fahrzeuge an den Pkw-Neuzulassungen insgesamt ist gering und liegt unter 1 %.

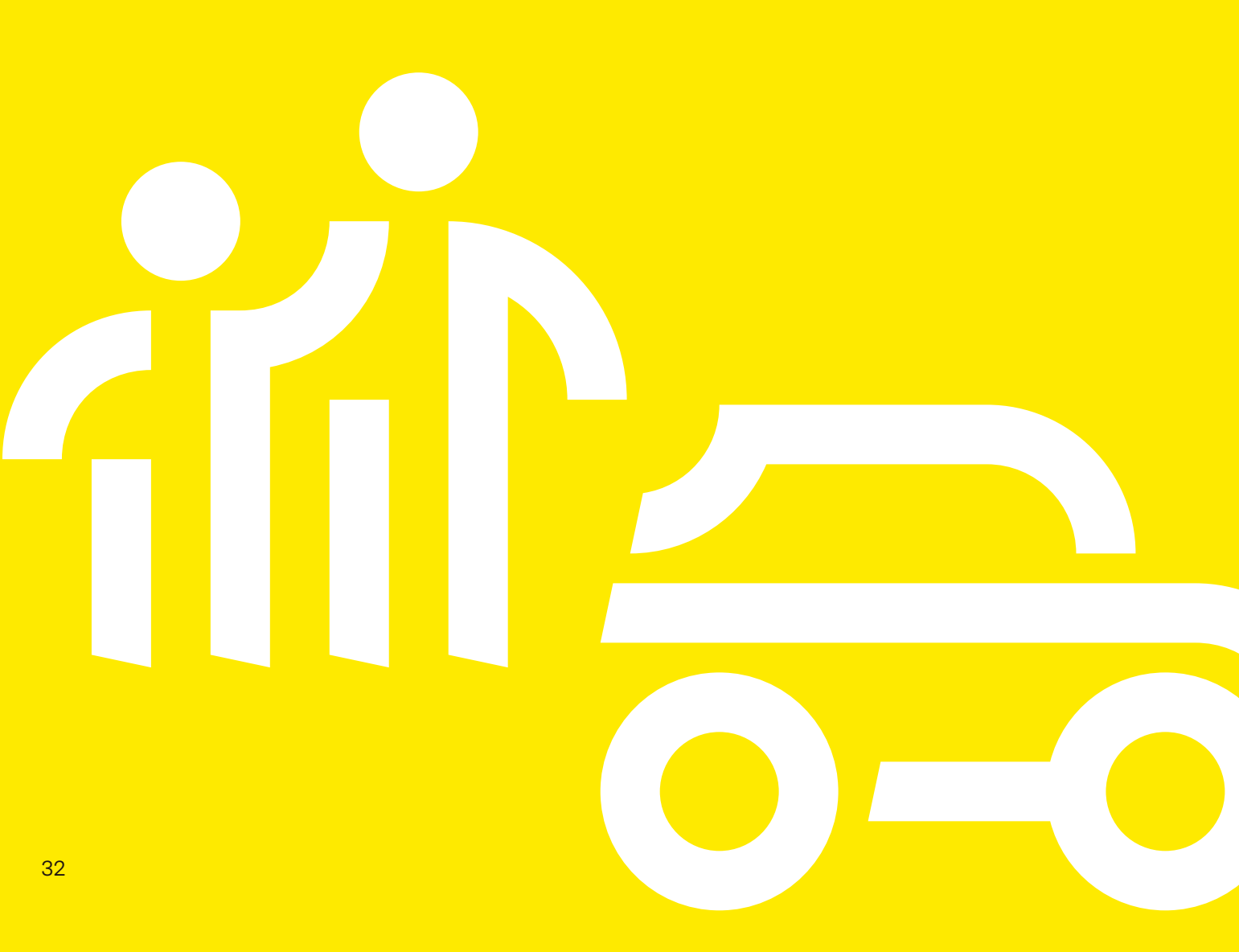
Vorläufige Zahlen zur Unfallentwicklung auf den Straßen des Landes insgesamt lagen vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg für Januar bis Oktober 2023\*) vor:

Unfälle mit Personenschaden	- 1,3 %
dabei:	
Getötete	- 0,6 %
Schwerverletzte	- 10,7 %
Leichtverletzte	+ 1,5 %

Auf den Straßen des Landes insgesamt hat sich die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden in den ersten 10 Monaten 2023 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1,3 % reduziert.

Differenziert nach Straßengruppen hat die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf den Autobahnen um 5,8 % zugenommen. Auf Bundes- und Kreisstraßen ergab sich eine leichte Abnahme um 0,7 % beziehungsweise 2,5 %. Für die Landesstraßen betrug der Zuwachs 1,2 %.

<sup>4</sup> vorläufige Zahlen



Quellen

Regierungspräsidium Tübingen, Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg, Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg, Ergebnisse Jahr 2021 und 2022.  
[www.mobidata-bw.de](http://www.mobidata-bw.de)

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 2021 und 2022 (UJ09, UJ14, UJ22)

Statistische Berichte Baden-Württemberg, Artikel-Nr. 3562 23010 Verkehr, 12.02.2024, Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg Oktober 2023  
[www.statistik.baden-wuerttemberg.de](http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de)

Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, Statistische Mitteilungen, Bestandszahlen FZ 1, FZ 10, FZ 11 und FZ 27  
[www.kba.de](http://www.kba.de)

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden  
[www.destatis.de](http://www.destatis.de)

Impressum

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg,  
Dorotheenstraße 8, 70173 Stuttgart  
[www.vm.baden-wuerttemberg.de](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de), [poststelle@vm.bwl.de](mailto:poststelle@vm.bwl.de)  
Stand: April 2024

Bearbeitung:  
AVISO GmbH, Am Hasselholz 15, 52074 Aachen

Gestaltung:  
AD Rainer Haas, Stuttgart

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.



Baden-Württemberg  
Ministerium für Verkehr

