



Straßenverkehr in Baden-Württemberg

 Jahresvergleich 2020/2019



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

INHALT

1. Überblick 5

2. Verkehr 6

 2.1 Kfz-Bestand 6

 2.2 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) 10

 2.3 Jahresfahrleistungen 13

 2.4 Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr 14

3. Unfallgeschehen 17

 3.1 Unfallsituation 2020/2019 17

 3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2020 18

 3.3 Unfallraten 19

 3.4 Unfallursachen 20

4. Ausblick 25

Quellen, Verteilerhinweis, Impressum 27

1 ÜBERBLICK

Auf den Außerortsstraßen (Autobahnen (BAB), Bundes- (B), Landes- (L) und Kreisstraßen (K)) in Baden-Württemberg ist die Verkehrsmenge im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr aufgrund der Corona-Pandemie stark beeinträchtigt und gesunken. Der Kfz-Bestand hat dennoch weiterhin zugenommen. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen insgesamt (innerorts und außerorts) hat abgenommen. Die Anzahl der bei diesen Unfällen Getöteten ist ebenfalls rückläufig.

Die mittlere Verkehrsbelastung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, DTV) verringerte sich auf den Außerortsstraßen zwischen 15% und 17%. Auf den Autobahnen gab es mit 17,3% den höchsten Rückgang, auf den Bundesstraßen lag der Rückgang 2020 gegenüber 2019 bei 15,0% auf den Landes- und Kreisstraßen bei 15,9%.

Die Jahresfahrleistung lag auf den Außerortsstraßen insgesamt mit 56,248 Mrd. Kfzkm um 17,3% niedriger als im Vorjahr.

Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden verringerte sich auf allen Straßen insgesamt gegenüber 2019 auf 32.204 (- 11,3%). Die Anzahl der Verletzten sank bei diesen Unfällen ebenfalls auf 39.620 (- 15,3%). Bei Straßenverkehrsunfällen wurden 330 Personen getötet, das sind gegenüber dem Vorjahr 107 Personen weniger (- 2,5%), davon außerorts 239 (- 26%), innerorts 91 (- 20%). Auf den Autobahnen des Landes

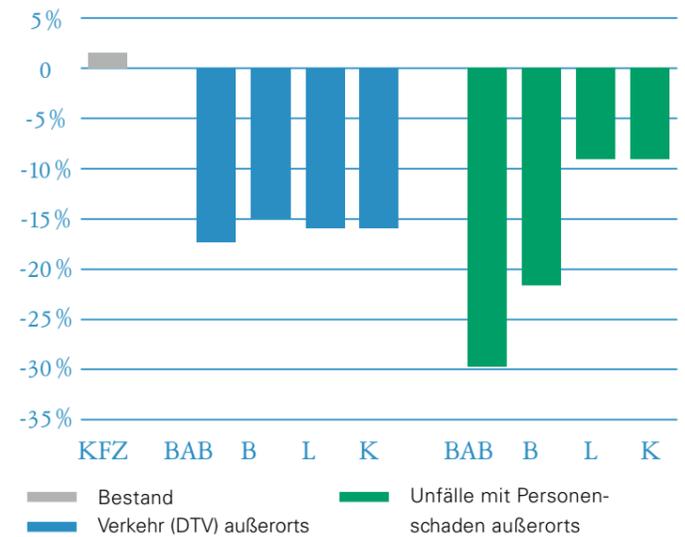
wurden 1.561 Personenschadensunfälle registriert (- 29,7%), bei Verkehrsunfällen wurden dort 32 Personen getötet, 10 weniger als im Vorjahr.

Die Unfallrate der Personenschadensunfälle ist auf den Autobahnen um 15% und den Bundesstraßen um 8% gesunken. Bei den Landes- und Kreisstraßen sind die Unfallraten um 8% gestiegen.

Der Kfz-Bestand (ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge) erhöhte sich um +1,5% auf 8,360 Mio. Fahrzeuge zum 31.12.2020.

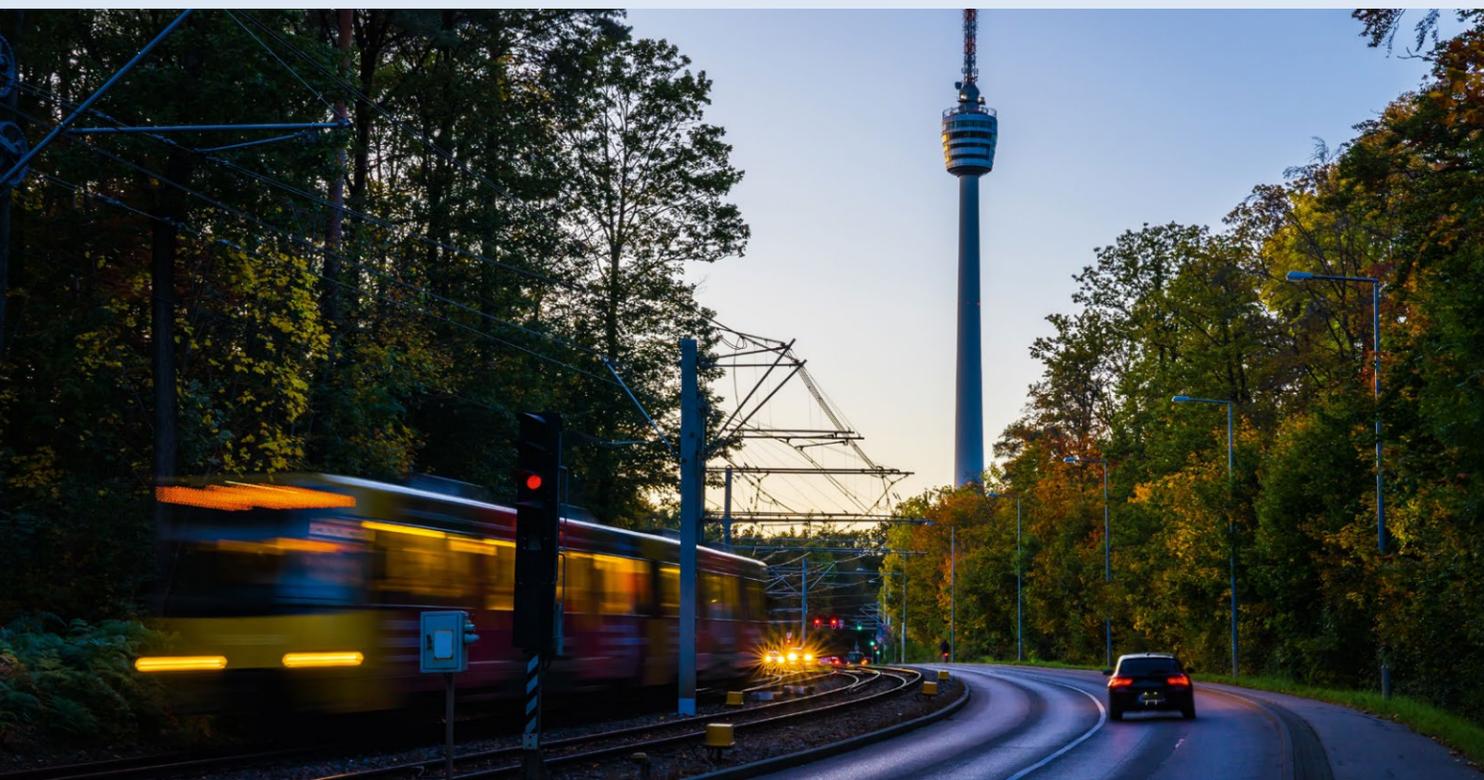
VERÄNDERUNGSRATEN 2020/2019 IN BADEN-WÜRTTEMBERG

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



VERÄNDERUNGSRATEN 2020/2019 IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Außerorts	Durchschnittlicher täglicher Verkehr		Jahresfahrleistung		Unfälle mit Personenschaden		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden	
	Kfz/24h	2020/19	Mrd. Kfzkm	2020/19	Anzahl	2020/19	je Mrd. Kfzkm	2020/19
Autobahnen	52.890	- 17,3 %	20,347	- 17,3 %	1.561	- 29,7%	77	- 15 %
Bundesstraßen	12.370	- 15,0 %	15,654	- 15,0 %	2.784	- 21,6 %	178	- 8 %
Landesstraßen	4.490	- 15,9 %	12,619	- 15,9 %	3.471	- 9,0 %	275	+ 8%
Kreisstraßen	2.266	- 15,9 %	7,628	- 15,9 %	2.105	- 9,0 %	276	+ 8 %



2 VERKEHR

2.1 KFZ-BESTAND

Der **Kfz-Bestand** (Kfz mit amtlichem Kennzeichen) hat in Baden-Württemberg 2020 weiter zugenommen. Am Jahresende waren 8,360 Mio. Kraftfahrzeuge registriert, das bedeutet gegenüber dem 31.12.2019 einen Anstieg um 1,5%. Damit war der Zuwachs gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert (2019/2018: 1,6%). Der Anteil der in Baden-Württemberg zugelassenen Kfz am bundesweiten Kfz-Bestand betrug am Jahresende 2020 14,2%. Die Zunahme des Kfz-Bestandes im Bundesgebiet lag ebenfalls bei 1,5%, die Entwicklung des Bestandes in BW entsprach also dem Bundesdurchschnitt.

Der **Pkw-Bestand** in Baden-Württemberg am 31.12.2020 betrug 6.802.786 Fahrzeuge, das waren 81,4% 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% (Vorjahr 33,3%), im Bundesgebiet 34,5% (Vorjahr 34,2%).

Wie im Vorjahr waren 5,4% des baden-württembergischen Pkw-Bestandes Cabrios, auch bundesweit hat sich dieser Anteil mit 4,6% gegenüber 2019 nicht geändert.

13,8% des Pkw-Bestandes in Baden-Württemberg waren Allrad-Pkw (Vorjahr 13,2%), im Bundesgebiet waren es 12,3% (Vorjahr 11,7%). In Baden-Württemberg ist der Bestand an Allrad-Pkw gegenüber 2019 damit um 5,9% angestiegen (Bundesgebiet: 6,6%).

Mit 49,6% bzw. 49,0% unterschieden sich 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 36,8% höher als in Baden-Württemberg mit 34,5%. Umgekehrt waren die Verhältnisse bei den hub-

raumstärkeren Pkw mit 2.000 ccm und mehr. Ihr Anteil war im Bundesgebiet mit 14,2% niedriger als in Baden-Württemberg, wo 15,9% der am Jahresende 2020 zugelassenen Pkw in die hubraumstarke Klasse fielen. Der Anteil der kleinen Hubraumklasse ist 2020 sowohl in Baden-Württemberg als auch im Bundesgebiet weiter leicht gestiegen. In der mittleren Hubraumklasse blieben die Anteile unverändert, in der Klasse 2.000 ccm und mehr hat sich der Anteil in BW gegenüber 2019 um 1,1% verringert, bundesweit blieb er konstant. Im Jahr 2005 betrug der Anteil in der kleinen Hubraumklasse unter 1.400 ccm in Baden-Württemberg 25,9%, in der mittleren und hohen Klasse betragen die Anteile damals 54,8% bzw. 19,2%.

Hubraumklasse	Anteile an Pkw gesamt in 2020	
	BW	Bundesgebiet
weniger als 1.400 ccm	34,5 %	36,8 %
1.400 bis < 2.000 ccm	49,6 %	49,0 %
2.000 ccm und mehr	15,9 %	14,2 %

Der Bestand an **Nutzfahrzeugen**¹⁾ betrug am 31.12.2020 in Baden-Württemberg 834.256 Fahrzeuge, das waren 10,0% des Kfz-Bestandes des Landes und 13,7% des Nutzfahrzeugbestandes im Bundesgebiet. Den größten Anteil an den Nutzfahrzeugen hatten in Baden-Württemberg die Lastkraftwagen (403.421; 48,4%) gefolgt von den land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (245.152; 29,4%).

Der Bestand an **Krafträdern** betrug am 31.12.2020 in Baden-Württemberg 723.345 Fahrzeuge, das waren 8,7% des Kfz-Bestandes des Landes und 15,5% des Krad-Bestandes im Bundesgebiet. Mit 3,5% lag der Zuwachs des Krad-Bestandes höher als die Entwicklung beim Pkw-Bestand (+ 1,5%). Seit 1980 hatte der Bestand



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 2020 mit 13,7% minimal höher als im Vorjahr (13,6%). Er lag damit auch 2020 wieder etwas über dem entsprechenden Anteil im Bundesgebiet von 13,3% (Vorjahr 13,2%).

Die **Kraftfahrzeugdichte** betrug in Baden-Württemberg 753 (Vorjahr 744) Kfz/1.000 Einwohner:innen. Sie lag damit um 6,1% über dem entsprechenden Wert im Bundesgebiet von 710 (Vorjahr 701). Der Regierungsbezirk mit der höchsten Kfz-Dichte war Tübingen mit

806 (Vorjahr 795) Kfz/1.000 Einwohner:innen gefolgt von den Regierungsbezirken Stuttgart mit 758 (Vorjahr 751), Freiburg mit 751 (Vorjahr 741) und Karlsruhe mit 712 (Vorjahr 703) Kraftfahrzeugen auf 1.000 Einwohner:innen. Unter den Kreisen und kreisfreien Städten hatte der Hohenlohekreis mit 966 (Vorjahr 958) Kfz/1.000 Einwohner:innen weiterhin die höchste Dichte. Die niedrigste Dichte wurde vom Kraftfahrt-Bundesamt wiederum für die Stadt Heidelberg mit 441 (Vorjahr 437) Kfz/1.000 Einwohner:innen ausgewiesen. Weniger als 500 Kfz/1000 Einwohner wurden ansonsten nur noch für die Stadt Freiburg im Breisgau mit 487 (Vorjahr 480) Kfz/1000 Einwohner registriert.

KRAFTFAHRZEUGBESTÄNDE AM 31.12.2020 UND VERÄNDERUNGEN ZU 2019

	KFZ	PKW	NFZ ¹⁾	KRAD
Baden-Württemberg				
Bestand 2020	8.360.387	6.802.786	834.256	723.345
Veränderung 2020/2019	+ 1,5 %	+ 1,2 %	+ 2,3 %	+ 3,5 %
Anteil am Bundesgebiet	14,2 %	14,1 %	13,7 %	15,5 %
Bundesgebiet				
Bestand 2020	59.020.091	48.248.584	6.109.946	4.661.561
Veränderung 2020/2019	+ 1,5 %	+ 1,1 %	+ 2,9 %	+ 3,4 %

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

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

BESTANDSENTWICKLUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2020

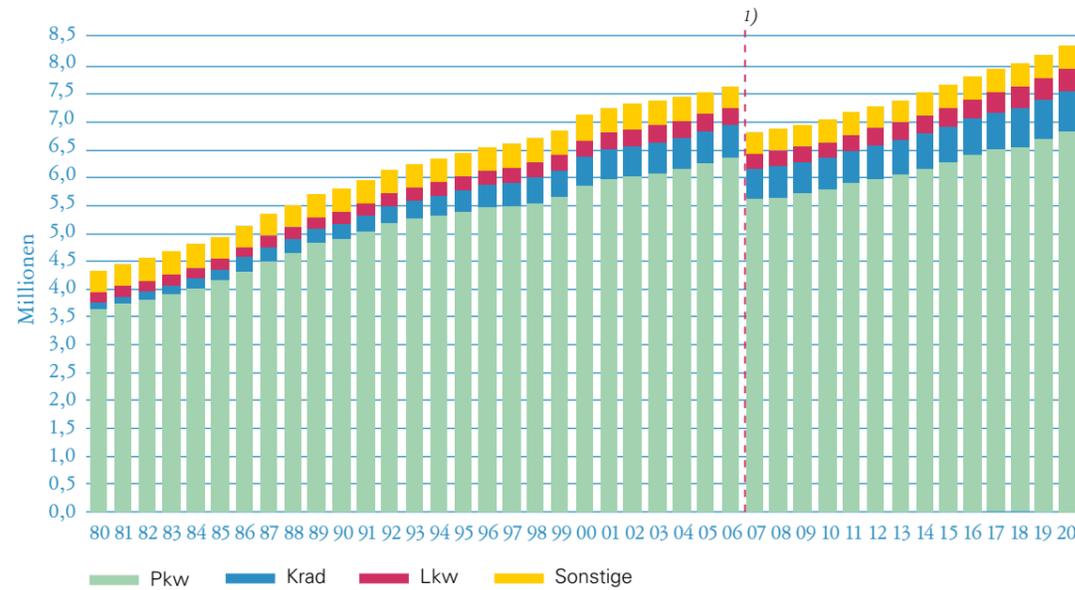
Wegen einer im März 2007 vollzogenen Umstellung der Bestandsstatistik² beziehen sich die Ausführungen in den nächsten Absätzen auf die Zeiträume 1980 bis 2006 und 2007 bis 2020.

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 ist der Kfz-Bestand in Baden-Württemberg um 22,7% angestiegen. Dabei erhöhte sich der Pkw-Bestand um 20,8%, der Bestand an Krafträdern nahm um 36,1% zu und bei den Lkw gab es einen Zuwachs von 46,0%.

KRAFTFAHRZEUGBESTÄNDE (31.12.) IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2020



PKW-BESTAND NACH ANTRIEBSARTEN

Von den am 31.12.2006 zugelassenen 6,353 Mio. Pkw (inkl. Wohnmobile und Krankenwagen) waren knapp 1,7 Mio. oder rd. 26% Diesel-Pkw. 1985 waren es nur 392 Tsd. bzw. 9,6%. Zwischen 2002 und 2006 ist der Bestand an Diesel-Pkw

um rund 40% angestiegen, die Bestandsentwicklung bei den Pkw mit Ottomotor war dagegen seit 2002 rückläufig (-4%). Der Anteil der Diesel-Pkw an Pkw mit Diesel- und Ottomotor insgesamt (ohne Pkw mit Gas- und Elektroantrieb) betrug 26,1% am 31.12.2006.

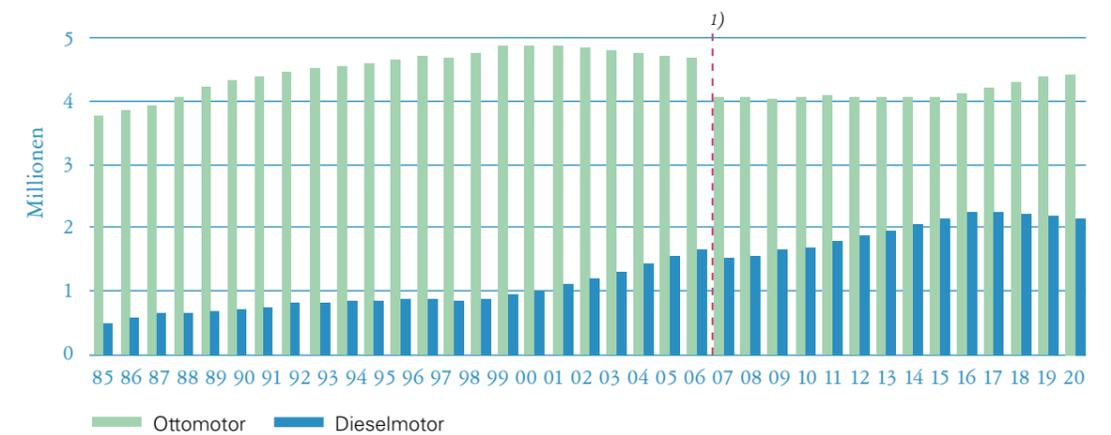
¹⁾ In den früheren Statistiken des KBA war die Anzahl der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge enthalten. Seit dem 01.03.2007 gelten alle Arten von Abmeldungen – also auch die sogenannten vorübergehenden Stilllegungen – als „Außerbetriebsetzungen“. Dies hat zur Folge, dass der Fahrzeugbestand nunmehr lediglich den „fließenden Verkehr“ einschließlich Saisonkennzeichen enthält. Zu Vergleichszwecken 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 Vorjahren ist somit auf Länderebene seit 2007 nicht mehr möglich.

TRENDWENDE:
Weitere Abnahme des Bestands an Diesel-PKW.

Seit 2007 ist der Bestand an Pkw mit Ottomotor um 7,8% angestiegen, der Bestand an Pkw mit Dieselmotor hat dagegen um 40,1% zugenommen. Der Anteil von Diesel-Pkw an den Pkw mit Diesel- und Ottomotor insgesamt hatte 2011 mit 30,5% erstmals die 30%-Marke überschritten. Bis zum Jahresende 2016 ist dieser Anteil noch einmal auf 35,3% gestiegen. 2017 ist der Anteil erstmals seit 1998 wieder zurückgegangen, und zwar auf 35,0%. Dieser Trend setzte sich 2018 bis 2020 fort. 2020 betrug der Anteil 32,9%.

Zum 31.12.2020 hat sich der Bestand an Benzin-Pkw gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt um 0,4% erhöht. Im Jahr 2018 ist erstmals seit 2007 der Bestand der Diesel-Pkw rückläufig gewesen (-0,9%). 2020 ergab sich wie schon 2019 eine weitere Abnahme bei den Diesel-Pkw von jeweils 1,7% gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt. Zwischen 2011 und 2015 betrug die durchschnittliche jährliche Veränderung beim Bestand der Benzin-Pkw 0,04%, bei den Diesel-Pkw lag dieser Wert bei knapp 5%. Damit liegt die Entwicklung 2020/2019 wie bereits in den letzten drei Jahren bei den Benzin-Pkw (geringfügig) über und bei den Diesel-Pkw unter der durchschnittlichen Veränderung zwischen 2011 und 2015. Die Zahlen spiegeln die Trendwende aufgrund der aktuellen Diesel-Abgasdiskussionen wider.

BESTANDSENTWICKLUNG DER PKW MIT OTTO- UND DIESELMOTOR IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1985 BIS 2020 (BIS 2000 STAND 01.07, DANN 31.12.)



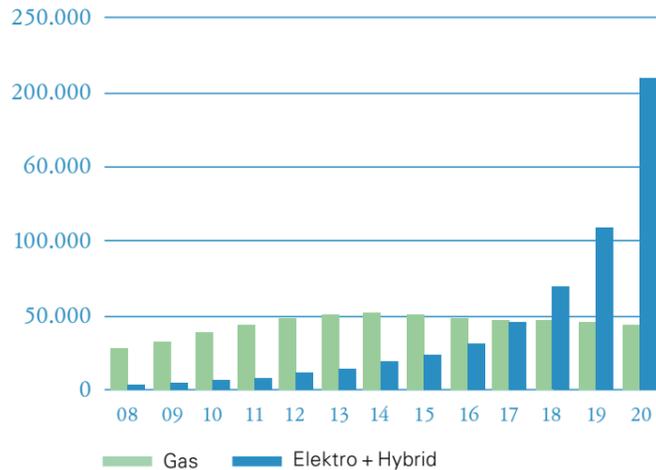
Durch Gas angetrieben wurden bis Ende 2020 43.691 Pkw. 2015 hat sich der Bestand der durch Gas angetriebenen Fahrzeuge mit 1,6% erstmals rückläufig entwickelt. Diese Entwicklung hat sich in den folgenden Jahren fortgesetzt und liegt 2020 bei 2,5%. Damit hat sich der Anteil der durch Gas angetriebenen Pkw am Pkw-Bestand des Landes insgesamt vom Höchstwert 0,82% am Jahresende 2014 auf 0,64% Ende 2020 weiter verringert. Bundesweit lag der Anteil mit 0,89% (Vorjahr 0,95%) etwas höher.

antrieb (85%) erhöht. Mit 54.250 Elektrofahrzeugen und 154.882 Hybridfahrzeugen beträgt der Anteil dieser beiden Antriebsarten zusammen am Pkw-Bestand insgesamt am 31.12.2020 jedoch lediglich 3,1% (Bundesgebiet 2,7%).

Seit 2014 hat sich der Bestand an Pkw mit Gasantrieb um rd. 13% reduziert. Der Bestand an Pkw mit Elektro- und Hybrid-Antrieb hat sich im gleichen Zeitraum um das 11-fache von 18.629 auf 209.132 Fahrzeuge erhöht. Seit 2008 hat sich der Anteil sogar um das als 65-fache erhöht.

Im Jahresvergleich haben sich die Bestände an Pkw mit Elektro- (118%) und Hybrid-

ANZAHL PKW MIT GAS- SOWIE ELEKTRO- UND HYBRID- ANTRIEB IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2008 BIS 2020



Im Vergleich der Elektro- und Hybrid-Pkw zwischen den Bundesländern untereinander liegt Baden-Württemberg bei den Pkw mit Elektroantrieb mit einem Anteil von 0,80 % am Pkw-Bestand insgesamt hinter Hamburg (0,87 %) an zweiter Stelle. Bei den Pkw mit Hybridantrieb liegt Baden-Württemberg mit einem Anteil von 2,28 % an sechster Stelle. Dieser Anteil liegt etwas höher als der bundesweite Anteil der Hybrid-Pkw am Pkw-Bestand im Bundesgebiet von 2,08 %.

2.2 DURCHSCHNITTLICHE TÄGLICHE VERKEHRSTÄRKEN (DTV)

Die Berechnungen zur Verkehrsentwicklung 2020/2019 basieren auf der Datenauswertung von 179 in Baden-Württemberg betriebenen automatischen Dauerkontrollstellen. Von 76 Zählgeräten auf Autobahnen, 61 auf Bundes- und 42 auf Landesstraßen liegen zur Ermittlung der DTV-Werte weitgehend vollständige und plausible Daten vor.

Aus diesen Einzel-DTV-Werten werden je Straßenklasse monatlich und jährlich durchschnittliche Veränderungsdaten berechnet, mit denen die DTV-Werte der flächendeckenden Straßenverkehrsleistung 2015 für die Autobahnen und Außerorts-Bundesstraßen fortgeschrieben werden (www.svz-bw.de).

Erhöhung des Pkw-Bestands mit **ELEKTRO- UND HYBRIDANTRIEB** seit 2008 um das 65-fache, Anteil am Pkw-Bestand insgesamt jedoch nur 3 %.

Bei den Landes- und Kreisstraßen wurden ab 2010 die anhand der automatischen Dauerkontrollstellen 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 2020 auf den freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs folgende DTV-Werte und Veränderungen gegenüber 2019¹:

	DTV (Kfz/24 h)	Veränderungen 2020/2019	
BAB	52.890	-11.070	-17,3%
B	12.370	-2.180	-15,0%
L	4.490	-850	-15,9%
K	2.266	-429	-15,9%

Auf den Außerortsstraßen des Landes gab es 2020 im Vergleich zum Vorjahr deutliche Abnahmen des DTV. Diese fielen auf den Autobahnen mit 17,3 % am stärksten und auf den Bundesstraßen mit 15,0 % am schwächsten aus, für die Landes- und Kreisstraßen ergab sich ein Rückgang um 15,9 %.

Auf der A8 westlich des Autobahnkreuzes Stuttgart mehr als **134 Tsd.** Kfz/Tag.

An den Werktagen Montag bis Freitag zeigt die Verkehrsentwicklung ebenfalls Abnahmen, mit 14,7 % auf den Autobahnen, 13 % auf den Bundesstraßen und 14 % auf Landes- und Kreisstraßen waren die Abnahme werktags etwas geringer als die des Gesamtverkehrs.

	Veränderungen der DTV-Werte 2020/19	
	Sonn-/Feiertage	Montag – Freitag
BAB	- 25,9 %	- 14,7 %
B	-23,7 %	- 13,0 %
L	- 23,5 %	-14,0 %
K	- 23,5 %	- 14,0 %

An den Sonn- und Feiertagen zeigen die Verkehrsentwicklungen entsprechend höhere Veränderungen. Auf den Autobahnen und Bundesstraßen betragen die Abnahmen 25,9 bzw. 23,7 %. Für die Landes- und Kreisstraßen ergab sich eine Abnahme von 23,5 %.

Der Schwerverkehr (SV, Kfz > 3,5 t zul. Gesamtmasse) nahm 2020 auf den betrachteten Straßenabschnitten ab, jedoch in deutlich geringerem Maße. Die Abnahme des Schwerverkehrs gegenüber 2019 lag auf den Autobahnen bei 4,2 %, auf den Bundesstraßen bei 6,4 % und auf den Landes- und Kreisstraßen bei 6,9 %.

HOCHBELASTETE STRECKENABSCHNITTE

Der am höchsten belastete **Autobahnabschnitt** lag 2020 wie in den Vorjahren auf der A 8 west-

lich des Autobahnkreuzes Stuttgart mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von rd. 134.500 Kfz/24h. Es folgten die A 81 (Zählstelle Ludwigsburg) mit rd. 110.100 Kfz/24h und die A 5 (Zählstelle Karlsruhe) mit rd. 109.100 Kfz/24h.

Die **hochbelasteten Bundesstraßenabschnitte** lagen auch 2020 wieder insbesondere auf den zweibahnig ausgebauten Strecken. Die Werte der höchstbelasteten Zählstellen sind:

B 10	Stuttgart-Zuffenhausen	67.239 Kfz/24 h
B 10	Stuttgart-Hedelfingen	62.177 Kfz/24 h
B 10	Plochingen	58.661 Kfz/24 h
B 27	Echterdingen	53.852 Kfz/24 h
B 14	Korb	52.890 Kfz/24 h
B 10	Ulm-Nord	52.826 Kfz/24 h
B 29	Grunbach	49.272 Kfz/24 h
B 10	Göppingen	38.423 Kfz/24 h

Die **stärkste Verkehrsabnahme** gegenüber 2019 wurden bei den Autobahnen auf der A 5 an der Zählstelle St. Leon (- 28,6 %) und auf der A 6 am Autobahndreieck Hockenheim (-27,9 %) registriert. Bei den Bundesstraßen wurde die stärkste Verkehrsabnahme auf der B 532 an der Zählstelle Weil-Palmrainbrücke (-35,6 %) und bei den Landesstraßen auf der L 1233 an der Zählstelle Tomerdingen mit - 59,9 % gemessen.

¹ Alle DTV-Werte auf die Ergebnisse der SVZ 2015 abgeglichen.

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 in den vergangenen 27 Jahren rückläufig, 2006 bis 2010 sind wieder leichte Anstiege zu verzeichnen, die sich 2011 deutlich verstärkt haben. Nach dem Rückgang 2012 gab es in den vergangenen fünf Jahren wieder Zuwächse. 2019 war die Verkehrsstärke erstmals seit 2012 etwas rückläufig zum Vorjahr (-0,5%).

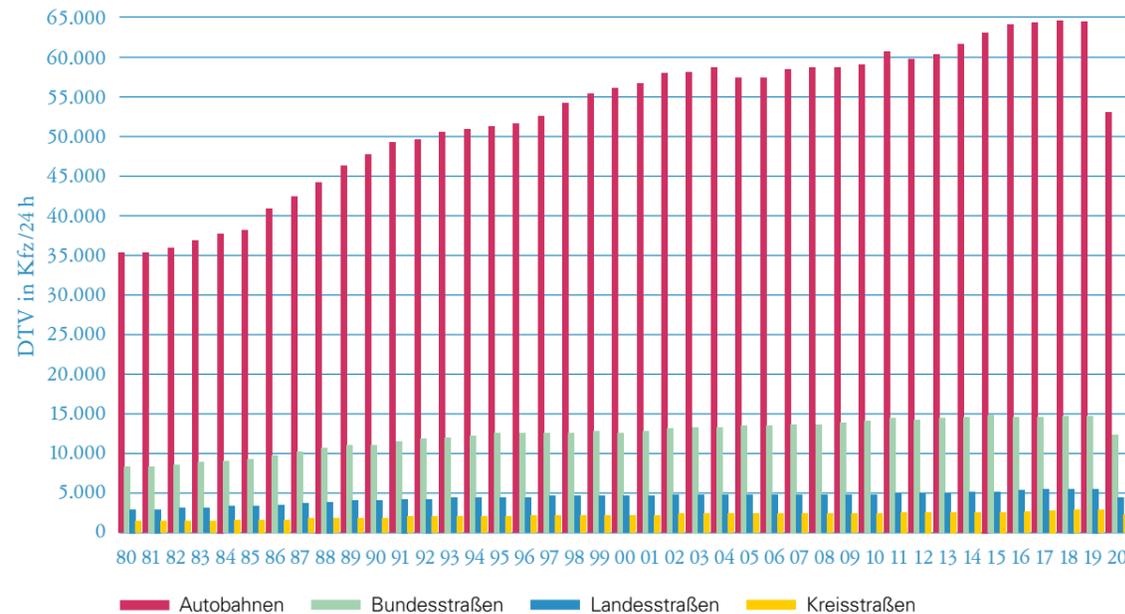
Der durchschnittliche jährliche Verkehrsanstieg lag zwischen 1980 und 1990 je nach Straßenklas-

se 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 2019 ist der Verkehr auf den Autobahnen um 81,2% von 35.296 auf 63.960 Kfz/24h gestiegen, auf den Bundesstraßen um 73,8% von 8.371 auf 14.550 Kfz/24h, auf den Landesstraßen um 77,1% von 3.015 auf 5.340 Kfz/24h und auf den Kreisstraßen um 85,0% von 1.457 auf 2.695 Kfz/24h.

Bedingt durch die Corona-Pandemie kam es 2020 gegenüber 2019 zu den oben beschriebenen Verkehrsabnahmen zwischen 15% (Bundesstraßen) und 17% (BAB).

DURCHSCHNITTliche TÄGLICHE VERKEHRsstÄRKEN AUF AUßERORTSSTRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2020



2.3 JAHRESFAHRLEISTUNGEN

Da die Streckenlängen zwischen 2019 und 2020 nahezu unverändert blieben, unterscheiden sich die Entwicklungen der Jahresfahrleistungen nicht von den Entwicklungen der DTV-Werte. Auf den Autobahnen des Landes wurden von den Kraftfahrzeugen im Jahr 2020 rd. 20,350 Mrd. Kfzkm zurückgelegt.

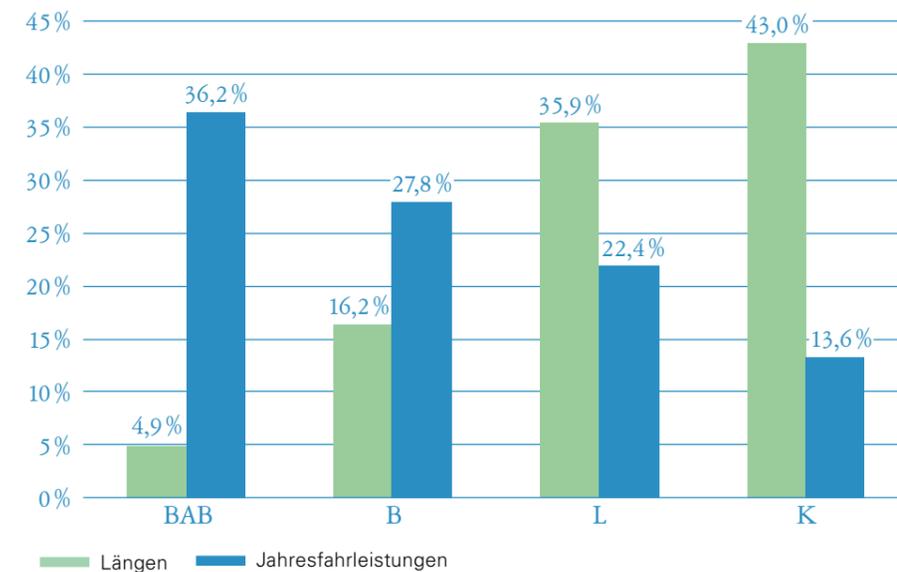
AUTOBAHNEN:
Knapp **5%** der Länge der Außerortsstraßen (BAB, B, L, K) aber **37%** der Jahresfahrleistung.

	Netzlänge 01.01.2020 (km)*	Veränderung 2020/2019	Fahrleistung 2020 (Mrd. Kfzkm)	Veränderung 2020/2019
Autobahnen	1.054	0,0 %	20,347	-17,3 %
Bundesstraßen	3.467	0,0 %	15,654	-15,0 %
Landesstraßen	7.700	0,0 %	12,619	-15,9 %
Kreisstraßen	9.223	0,0 %	7,628	-15,9 %
BAB+B+L+K	21.440	0,0 %	56,248	-17,3 %

Damit wurden auf den Autobahnen auch 2020 wieder die höchsten Fahrleistungen erbracht, gefolgt von den Bundes- und Landesstraßen und mit deutlichem Abstand von den Kreisstraßen. Auf den hier betrachteten Straßen (BAB, B, L, K) wurden 2020 von allen Kraftfahrzeugen 56.248 Mrd. Kfzkm zurückgelegt. Das sind gegenüber dem Vorjahr 16,2% weniger und gegenüber 1980 55,4% mehr. Auf den Autobahnen ist die Fahr-

leistung 2020 gegenüber 1980 um 77% angestiegen. Im Jahr 2020 betrug der Fahrleistungsanteil der Autobahnen 36,2%. 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 13,6% stand ein Längenanteil von 43,0% gegenüber.

LÄNGEN- UND JAHRESFAHRLEISTUNGSANTEILE 2020



* Netzlängen beziehen sich auf Außerortsstraßen (Freie Strecke ohne Ortsdurchfahrten)

2.4 GRENZÜBERSCHREITENDER KFZ-VERKEHR

Zur Erhebung möglichst genauer Daten des grenzüberschreitenden Personen-, Güter- und Schwerverkehrs vor und nach Öffnung des EG-Binnenmarktes werden seit 1990 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 rd. 92% des grenzüberschreitenden Pkw-Verkehrs

und 89% des schweren Güterverkehrs (Lkw > 3,5 t mit und ohne Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge) mit Frankreich sowie 65% des Pkw-Verkehrs und 87% des schweren Güterverkehrs mit der Schweiz. Somit steht für die Hochrechnung auf die Jahreswerte 2020 für den grenzüberschreitenden Verkehr insgesamt eine gesicherte Datenbasis zur Verfügung.

ERGEBNISSE NACH FAHRZEUGARTEN

Für das Jahr 2020 wurden folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken im grenzüberschreitenden **Kfz-Verkehr** Baden-Württembergs ermittelt.

An den Grenzübergängen nach Frankreich und zur Schweiz hat der durchschnittliche tägliche **Kfz-Verkehr** 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 28,9% abgenommen (2019/2018: Zunahme um 0,2%). Für die Grenzübergänge nach Frankreich ergab sich eine Abnahme von 32,0%, an den Grenzen zur Schweiz ergab sich eine Abnahme von 27,2%.

Der **Personenverkehr** mit Frankreich hat bei den Pkw gegenüber 2019 um 34,6% abgenommen, bei den Bussen ist eine Abnahme von 66,9% zu verzeichnen. Für die Krafträder gab es eine Abnahme von 26,8%. An den Grenzen zur Schweiz ging der Pkw-Verkehr um 28,1% zurück.

Bei den Krädern ergab sich eine Abnahme von 24,1% (2019/2018: 17,6%) Für die Busse wurde eine Verkehrsabnahme von 39,8% registriert.

Der **schwere Güterverkehr (SGV)** mit Fahrzeugen über 3,5 t zul. Gesamtmasse (Lkw mit und ohne Anhänger sowie Sattelkraftfahrzeuge) an den Grenzübergängen beider Länder wurde 2020 ebenfalls durch die Corona-Pandemie beeinflusst. An der Grenze zu Frankreich reduzierte sich der SGV um 12,3% (2019/2018: Zunahme um 1,1%), an den Übergängen zur Schweiz ging er um 3,5% (2019/2018: -2,0%) zurück. An den Grenzen zusammen hat er sich damit gegenüber 2019 um 9,1% verringert. Je nach Fahrzeugart waren die Entwicklungen des schweren Güterverkehrs unterschiedlich: An den französischen Grenzen nahm der Verkehr der Sattelkraftfahrzeuge um 15,1% ab, bei den Lkw mit Anhängern ist eine Abnahme von 10,2% zu verzeichnen. An den Grenzen zur Schweiz nahm der Verkehr der Lkw > 3,5 t um 7,5% ab. Für die Sattelkraftfahrzeuge wurde hier ein Rückgang von 1,3% und für die Lkw mit Anhänger von 5,3% ermittelt.

Der **leichte Güterverkehr** mit Fahrzeugen bis zu 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lieferwagen) hat an den Grenzen zu Frankreich im Vergleich zu 2019 mit 25,9% und an den Grenzen zur Schweiz mit 24,8% jeweils stark abgenommen. Der Anteil der Lieferwagen am Güterverkehr insgesamt fiel an den französischen Grenzübergängen von 34,7% im Vorjahr auf 31,0% im Jahr 2020, an den Grenzen zur Schweiz fiel er von 58,0% auf 51,8%.

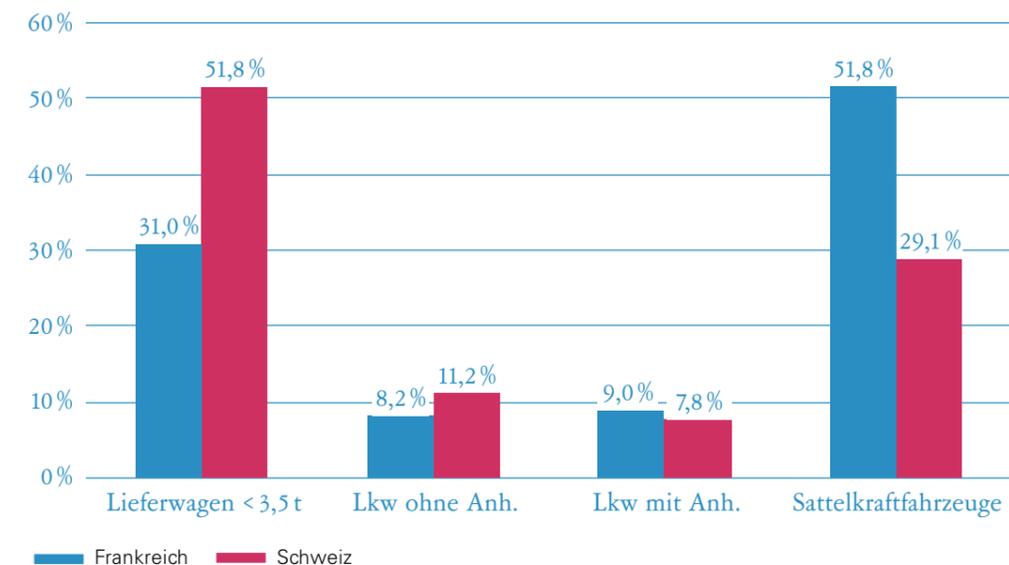
HÖCHSTBELASTETE GRENZÜBERGÄNGE

Der mit Abstand am höchsten belastete Grenzübergang zwischen Frankreich und Baden-Württemberg war auch 2020 wieder die Europa-Brücke bei Kehl (B 28). Dort wurden mit 22.444 Kfz/24h im Jahr 2020 rd. 20% des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs mit Frankreich abgewickelt. Hochbelastete Übergänge waren weiterhin die Rheinbrücke bei Iffezheim (B 500) mit 12.914 Kfz/24h und einem Anteil von 11,3% am Grenzverkehr, der Übergang Weil bei Palmrainbrücke (B 532) mit 12.578 Kfz/24h (Anteil 11,0%) sowie der Autobahnübergang Neuenburg (A 5) mit 14.710 Kfz/24h (Anteil 12,9%).

GRENZÜBERSCHREITENDER KFZ-VERKEHR DIFFERENZIERT NACH FAHRZEUGARTEN

	Kfz	Pkw	Krad	Pkw mit Anh.	Bus	Lkw ≤ 3,5t	Lkw > 3,5t	Lkw mit Anh.	Sattel-Kfz
Frankreich	114.219	91.155	1.104	741	192	6.522	1.728	1.890	10.888
2020/2019	-32,0%	-34,6%	-26,8%	-30,1%	-66,9%	-25,9%	6,8%	-10,2%	-15,1%
Schweiz	213.932	191.340	3.118	492	511	9.574	2.073	1.442	5.382
2020/2019	-27,2%	-28,1%	-24,1%	-34,3%	-39,8%	-24,8%	-7,5%	-5,3%	-1,3%

ANTEILE DER FAHRZEUGARTEN DES GÜTERVERKEHRS AM GRENZÜBERSCHREITENDEN GÜTERVERKEHR 2020 INSGESAMT





SEIT SCHENGEN:
Zuwachs des Grenzverkehrs mit Frankreich und Schweiz um **55,4 %**.

Von den Grenzübergängen zwischen Baden-Württemberg und der Schweiz war der BAB-Übergang Weil am Rhein (A 5) mit 24.229 Kfz/24h weiterhin der höchstbelastete. Hier wurden 11,3% des Grenzverkehrs mit der Schweiz abgewickelt. Die zweithöchste Belastung hatte Rheinfeldern (A 861) mit 20.769 Kfz/24h (Anteil 9,7%), gefolgt von der Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (B 33) mit 13.538 Kfz/24h (Anteil 6,3%) sowie dem Grenzübergang Bietingen (B 34) mit 11.213 Kfz/24h (Anteil 5,2%).

GRENZÜBERSCHREITENDER KFZ-VERKEHR 1990 BIS 2019

Im Jahr 2020 haben insgesamt 119,8 Millionen Kraftfahrzeuge die Grenzen des Landes von und nach Frankreich und zur Schweiz passiert, davon 41,7 Millionen (35%) die französischen und 78,1 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%.

Im Jahr 2020 betrug der Zuwachs des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs seit 1990 insgesamt nur 16,7%, mit Frankreich 23,3% und mit der Schweiz 13,5%.

ENTWICKLUNG DES GRENZÜBERSCHREITENDEN KFZ-VERKEHRS IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1990 BIS 2020



3 UNFALLGESCHEHEN

3.1 UNFALLSITUATION 2019/2020

Bei der Unfallaufnahme wird von der Polizei nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden³ und Unfällen mit Personenschaden differenziert. Die Entwicklung 2020 stellt sich wie folgt dar:

- Auf allen Straßen des Landes wurden insgesamt 269.267 Straßenverkehrsunfälle registriert. Dies ist im Vergleich zu 2019 (327.894) eine Abnahme von 18%. Die Unfälle mit Sachschaden nahmen um 19% auf 237.063 ab.
- Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden reduzierte sich um 11% auf 32.204. Die Zahl der bei diesen Unfällen insgesamt verletzten Personen verringerte sich um 15% auf 39.620 (Leichtverletzte: 32.230, -17%, Schwerverletzte: 7.390, -9%).
- Bei Verkehrsunfällen wurden im Jahr 2020 330 Verkehrsteilnehmer getötet, das sind 107 Personen weniger (25%) als im Vorjahr. Mit 29,7 Getöteten je 1 Million Einwohner:innen

lag Baden-Württemberg unter dem Bundesdurchschnitt von 32,7.

- Innerorts (einschl. Gemeindestraßen) nahm 2020 die Anzahl Getöteter um 20% auf 91 ab. Außerorts reduzierte sich die Anzahl Getöteter um 26% auf 239.
- Auf den Autobahnen wurden 2020 bei Verkehrsunfällen 32 Personen getötet. Das waren 10 (24%) weniger als im Jahr 2019. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden reduzierte sich um 30%, die Anzahl der Schwerverletzten um 19%, die der Leichtverletzten um 36%.
- Auf den übrigen Außerortsstraßen hat sich die Anzahl der Personenschadensunfälle insgesamt um 9% reduziert. Die Zahl der dabei Schwerverletzten verringerte sich um 10% auf 3.493, die der Leichtverletzten um 16% auf 10.254. Die Anzahl der Getöteten nahm um 74 Personen (26%) auf 281 Verkehrsteilnehmer ab.

ENTWICKLUNG DES UNFALLGESCHEHENS 2019/2020

	Unfälle mit Personenschaden		Dabei Leichtverletzte		Schwerverletzte	Getötete		
Alle Straßen	32.204	-11,3 %	32.230	-16,7 %	7.390	-8,8 %	330	-24,5 %
davon innerorts	20.580	-10,7 %	20.043	-14,6 %	3.503	-6,6 %	91	-20,2 %
Außerorts	11.624	-12,4 %	12.187	-20,0 %	3.887	-10,7 %	239	-26,0 %
darunter Autobahnen	1.561	-29,7 %	1.933	-36,0 %	394	-19,4 %	32	-23,8 %
übrige Straßen	10.063	-8,9 %	10.254	-16,1 %	3.493	-9,6 %	207	-26,3 %
darunter Bundesstraßen	2.784	-21,6 %	3.379	-23,6 %	853	-27,4 %	66	-36,5 %
Landesstraßen	3.471	-9,0 %	3.565	-15,4 %	1.248	-9,6 %	71	-25,3 %
Kreisstraßen	2.105	-9,0 %	1.963	-16,6 %	785	-3,4 %	42	-28,8 %
Gemeindestraßen	1.703	24,4 %	1.347	9,5 %	607	22,6 %	28	21,7 %

³⁾ 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.



RÜCKGANG
bei den Verkehrsunfällen mit Sachschaden und mit Personenschaden.



Bei einer generellen Betrachtung der Entwicklung bei der Anzahl der Getöteten auf den unterschiedlichen Straßenklassen außerorts zeigt, dass auf den Bundesstraßen 38 Personen weniger, auf den Landesstraßen 24 Personen weniger, auf den Kreisstraßen 17 Personen weniger und auf den Gemeindestraßen 5 Personen mehr bei Straßenverkehrsunfällen getötet wurden als im Vorjahr.

Im Bundesgebiet wurden 2020 nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes 264.499 Personenschadensunfälle registriert, 12% weniger als 2019. Die Zahl der Getöteten reduzierte sich 2020 gegenüber 2019 um 327 Personen (11%) auf 2.719 Verkehrsteilnehmer.

3.2 LANGFRISTIGE UNFALLENTWICKLUNG 1970 BIS 2020

Aufgrund von 1995 vorgenommenen Änderungen bei der statistischen Registrierung von Sachschadensunfällen (seit 1995 gilt die Definition entsprechend der Fußnote S. 17) beschränkt sich die Entwicklungsbetrachtung 1970 bis 2020 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. Nach einem Zwischenanstieg 2011 um +7,7% gab es 2013 eine Abnahme um -1,7% und 2014 wieder einen Anstieg um +3,5%. Nach einem weiteren Anstieg im Jahr 2015 um +1,5% ist die Anzahl der Personenschadensunfälle 2016 wieder leicht zurückgegangen. 2018 erhöhte sich die Anzahl der Personenschadensunfälle wieder um +1,7% auf 37.330. Im Jahr 2019 ist die Anzahl auf 36.313 wieder um -2,7% zum Vorjahr gesunken. Im Jahr 2020 gab es gegenüber 2019 einen weiteren Rückgang um 11% auf 32.204. Gegenüber dem bisherigen Höchststand von 54.008 aus dem Jahr 1978 bedeutet dies einen Rückgang von 40%.

	2020	1970	2020/1970
Leichtverletzte	32.230	51.790	-37,8 %
Schwerverletzte	7.390	22.822	-67,6 %
Getötete	330	2.798	-88,2 %

→ Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen ging zwischen 1970 und 2020 von 77.410 auf 39.950 um 48% zurück. Bei den Getöteten war der Rückgang seit 1970 am stärksten. Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer betrug 2020 mit 330 Personen rd. 88% weniger als 1970 mit damals 2.798 getöteten Verkehrsteilnehmern.

Autobahnen sind auch 2020 die **SICHERSTEN** Außerortsstraßen des Landes.

→ Das Risiko, bei einem Personenschadensunfall schwer verletzt oder getötet zu werden, hat sich seit 1970 erheblich verringert: 1970 entfielen auf 1.000 Unfälle mit Personenschaden noch 453 Schwerverletzte und 56 Getötete. 2020 waren es mit 229 bzw. 10 deutlich weniger.

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 niedrigsten Raten der Unfälle mit Personenschaden wurden auch 2020 wieder für die Autobahnen ermittelt (77 Unfälle mit Personenschaden je Mrd. Kfzkm). Am höchsten war die Unfallrate auf den Kreisstraßen (276), gefolgt von den Landesstraßen (275) und den Bundesstraßen (178). Auf den Autobahnen verringerte

sich die Rate im Vergleich zum Vorjahr um 15%, auf den Bundesstraßen um 8%. Auf den Landes- und Kreisstraßen nahm die Unfallrate dagegen um 8% zu.

Die Verletztenrate verringerte sich auf den Autobahnen um 20% und auf den Bundesstraßen um 11%. Auf den Landes- und Kreisstraßen nahm sie dagegen um 2% bzw. 3% zu.

UNFALLRATEN (UNFÄLLE JE MRD. KFZKM) 2020 AUSSERORTS UND VERÄNDERUNGEN ZU 2019

	Autobahnen		Bundesstraßen		Landesstraßen		Kreisstraßen	
Unfälle mit Personenschaden	77	-15 %	178	-8 %	275	8 %	276	8 %
Verletzte	114	-20 %	270	-11 %	381	2 %	360	3 %
Getötete	2	-21 %	4	-30 %	6	-6 %	6	-21 %

Die Getötetenrate verringerte sich 2020 gegenüber 2019 auf den Autobahnen um 21%, auf den Bundesstraßen um 30%, auf den Landesstraßen um 6% und auf den Kreisstraßen um 21%.

das Jahr 1980 haben sich die Raten der Personenschadensfälle 2020 auf allen Straßengruppen um deutlich mehr als 50% verringert. Mit 67% war der Rückgang in diesem Zeitraum bei den Bundesstraßen besonders stark ausgeprägt.

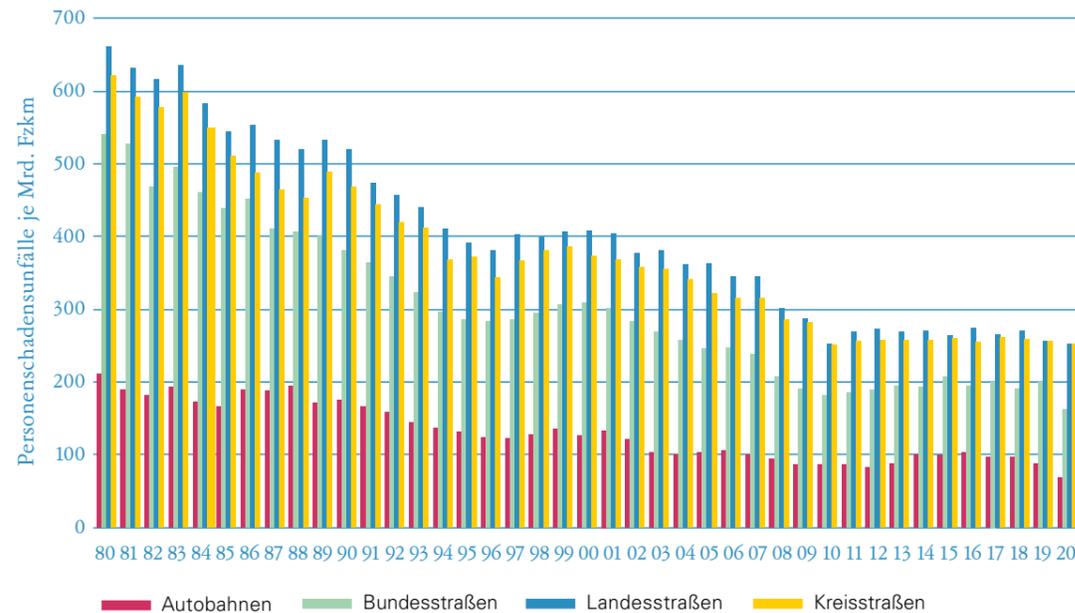
Die Raten der Unfälle mit Personenschaden sind langfristig betrachtet deutlich rückläufig. Auffällige Zunahmen gab es von 1982 nach 1983, sowie auf einigen Straßengruppen von 1985 nach 1986 und von 1988 nach 1989. Auf Autobahnen gab es generell Zunahmen zwischen 1985 und 1988. Seit 1990 gingen die Unfallraten dann wieder kontinuierlich zurück bis zum Jahre 1996. Danach sind bis 2.000 Zuwächse zu beobachten. Ab 2001 ist die Tendenz bis 2010 wieder fallend, während ab 2010 kein eindeutiger Trend mehr zu erkennen ist. 2020 kam es gegenüber 2019 wieder zu einer leichten Zunahme. In Bezug auf

LANGFRISTIGE ENTWICKLUNG DER RATEN DER UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN

	2020/2000	2020/1990	2020/1980
BAB	-39,3 %	-56,2 %	-63,5 %
B	-42,3 %	-53,4 %	-67,0 %
L	-32,6 %	-47,1 %	-58,4 %
K	-26,0 %	-40,9 %	-55,6 %



UNFALLRATEN DER UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN AUF AUSSERORTSSTRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2020



3.4 UNFALLURSACHEN

Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden waren 2020 (Anteile des Vorjahres in Klammern):

→ Fehler der Fahrer:innen von Kraftfahrzeugen: Sie verursachten innerorts 68,9% (73,9%), außerorts 85,6% (91,4%) aller Personenschadensunfälle:

Fahrer:innen von	Innerorts [%] 2019	Innerorts [%] 2020	Außerorts [%] 2019	Außerorts [%] 2020
Pkw	61,3	55,6	69,7	61,7
Krädern	6,5	6,8	12,1	14,6
Lkw	4,2	4,0	8,0	7,6
anderen Kfz	2,0	2,5	1,6	1,8

→ Radfahrende verursachten innerorts 26,4% (20,9%), außerorts 12,6% (6,8%) der Personenschadensunfälle

→ Fußgänger:innen verursachten innerorts 3,0% (3,6%) und außerorts 0,5% (0,4%) der Personenschadensunfälle

→ Schlechte Straßenverhältnisse, insbesondere verursacht durch Schnee, Eis und Regen, waren innerorts für 3,6% (3,6%) und außerorts für 7,0% (8,3%) 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 2020 – nachOrtslagen getrennt – unterschiedlich (Vorjahreszahlen in Klammern):

Innerorts überwogen

- Fehler beim Abbiegen, Wenden, Einbiegen: 19,1% (19,9%),
- Missachten der Vorfahrt: 19,7% (20,8%),
- zu geringer Abstand: 10,6% (12,6%),
- nicht angepasste Geschwindigkeit: 10,8% (9,9%),
- Alkoholeinfluss: 4,9% (4,6%),
- Falsche Straßenbenutzung: 3,6% (3,7%),
- Fehler beim Überholen: 2,8% (2,9%).

Außerorts überwogen

- Geschwindigkeit: 30,9% (29,8%),
- zu geringer Abstand: 17,7% (23,5%),
- Missachten der Vorfahrt: 13,5% (13,4%),
- Fehler beim Überholen: 8,1% (7,4%),
- Fehler beim Ab-, Einbiegen, Wenden: 7,0% (7,0%),
- Alkoholeinfluss: 4,8% (4,3%).

Innerorts gehörten 2020 „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 31% im Jahr 2020 zurückgegangen ist, war sie auf den Außerortsstraßen weiterhin die mit Abstand häufigste Ursache für Personenschadensunfälle, gefolgt von „zu geringer Abstand“.

Von noch größerer Bedeutung war die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ bei den Getöteten: Für 128 (38,8%) der 330 im Jahr 2020 innerorts und außerorts insgesamt tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer:innen war ursächlich die Geschwindigkeit verantwortlich. Im Vorjahr betrug dieser Anteil 41,2%.

Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge waren 2020 beteiligt (Vorjahreszahlen in Klammern):

	innerorts (%)	außerorts (%)
Pkw-Fahrer:innen	35,2 (36,9)	53,7 (60,3)
Krad-Fahrer:innen	7,7 (8,1)	22,7 (18,7)
Lkw-Fahrer:innen	13,2 (8,1)	8,7 (18,7)
Busfahrer:innen	0,0 (1,8)	0,4 (0,3)
Radfahrer:innen	19,8 (28,8)	10,0 (7,3)
Fußgänger:innen	13,2 (12,6)	2,6 (1,7)

Auf den Autobahnen waren Pkw-Fahrer:innen zu 41,9% (46,2%) und Kradfahrer:innen zu 9,7%

Häufigste Unfallursachen bei den Unfällen mit Getöteten: **NICHT ANGEPASSTE GESCHWINDIGKEIT.**

(10,3%) an Unfällen mit Getöteten beteiligt. Der Anteil der Lkw-Fahrer:innen an Unfällen mit Getöteten ist von 25,6% im Jahr 2019 auf 48,4% im Jahr 2020 gestiegen.

VERUNGLÜCKTE NACH ART IHRER VERKEHRSTEILNAHME

Die Anzahl Verunglückter (Verletzte und Getötete) hat sich 2020 gegenüber dem Vorjahr um 15,4% auf 39.950 Verkehrsteilnehmer:innen verringert.

Die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen verringerte sich im Vergleich zu 2019 um 26,7% und für die Lkw-Insassen um 18,9%. Bei den Motorradfahrer:innen war eine Abnahme von 2,2% zu verzeichnen, die Anzahl verunglückter Mofa- und Mopedfahrer:innen verringerte sich um 10,7%, die der Fußgänger:innen um 22,7%. Zunahmen der Anzahl Verunglückter gegenüber dem Vorjahr gab es jedoch bei den Radfahrer:innen (ohne Pedelecs, 4,4%) und noch stärker bei den Fahrer:innen von Pedelecs (42,4%).

Im Jahr 2020 wurden 107 Verkehrsteilnehmer:innen weniger als im Vorjahr getötet. Bei den Pkw-Insassen verringerte sich die Anzahl Getöteter um 38,2%, bei den Lkw-Insassen (Lkw + Sattelfahrzeuge) um 18,9%. Auch bei den Motorradfahrer:innen war die Entwicklung mit -24,5% bzw. -20,0% rückläufig. 2020 wurden 24 Pedelec-fahrer:innen bei Verkehrsunfällen getötet, das sind 20,0% mehr als im Vorjahr. Um 19,0% abgenommen hat die Anzahl getöteter Radfahrer:innen (ohne Pedelecs). Die Anzahl getöteter Fußgänger:innen ist leicht angestiegen (4,3%).

Die Zahl der Verletzten (Schwer- und Leichtverletzte) insgesamt reduzierte sich 2020 gegenüber 2019 um 15,3% auf 39.620. Wie schon 2019



wurde ein sehr starker prozentualer Anstieg mit 42,6% bei den Pedelec-Fahrer:innen registriert, in absoluten Zahlen bedeutet dies gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg von 800 Personen. Gestiegen ist auch die Anzahl verletzter Radfahrer:innen (4,5%). Für alle anderen Verkehrsteilnehmer:innen kam es zu teils deutlichen Reduktionen bei den Zahlen der Verletzten (Mofa-/Mopedfahrer:innen: -10,7%, Lkw-Insassen: -19,1%, Pkw-Insassen: -26,6%, Fußgänger:innen: -23,0%, Motorradfahrer:innen: -1,7%).

LANGFRISTIGE ENTWICKLUNG

→ Die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen lag 2020 mit 18.884 auf dem niedrigsten Stand seit 1975 (42.927) und um fast 60% unter dem 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, zwischen 1998 und 2001 und zwischen 2010 und 2016 insgesamt eine abnehmende Tendenz.

→ Die Zahl der verunglückten Motorradfahrer:innen stieg zwischen 1975 und 1983 von 6.462 auf 11.330 und ging dann bis 1996 trotz

Mehr als ein Drittel der 2020 getöteten Verkehrsteilnehmer:innen waren **PKW-INSASSEN.**

weiter gestiegener Bestandszahlen kontinuierlich zurück. Von 1996 nach 1997 gab es einen deutlichen Anstieg, danach war die Entwicklung tendenziell rückläufig bis zum bisherigen Tiefststand im Jahr 2010 von 3.709 verunglückten Motorradfahrer:innen. Nach dem deutlichen Anstieg im Jahr 2011 auf 4.414 folgte 2012 ein Rückgang um -9,2% auf 4.009 und 2013 wieder ein Anstieg um +2,1% auf 4.092. Im Jahr 2014 ist die Anzahl verunglückter Motorradfahrer:innen noch einmal deutlich um +12,6% gestiegen und auch 2015 gab es einen Anstieg, und zwar von +2,8% auf 4.736 Motorradfahrer:innen. Die Entwicklung 2016 war mit -6,6% wieder rückläufig. 2017 ist die Anzahl verunglückter Motorradfahrer:innen dann wieder angestiegen, und zwar um +4,0% auf 4.601. Im Jahr 2018 stieg die Anzahl wieder um +4,5% auf 4.808. Die Anzahl der

verunglückten Motorradfahrer:innen betrug im Jahr 2019 4.205 und ist damit zum Vorjahr um -12,5% rückläufig. 2020 gab es gegenüber 2019 einen geringeren Rückgang um 2,2% auf 4.111. Dies bedeutet gegenüber dem niedrigsten Stand von 2010 einen Anstieg um 10,8% und gegenüber dem Höchststand von 1983 (11.330) eine Verringerung von 63,7%.

Langfristige Bilanz verunglückter Radfahrer:innen deutlich **SCHLECHTER** als bei allen anderen Verkehrsteilnehmer:innen.

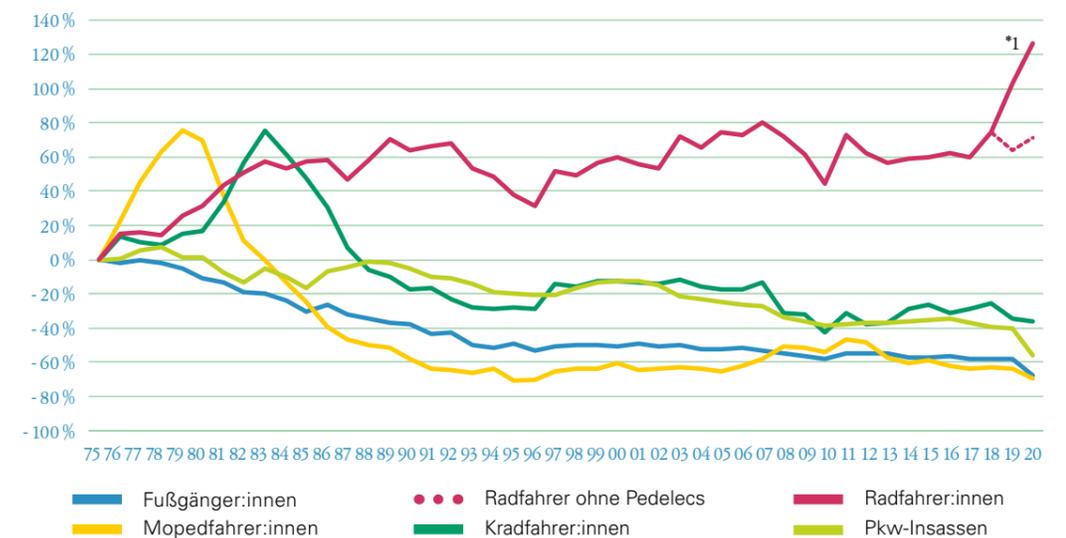
→ Die Anzahl verunglückter Mofa- und Mopedfahrer:innen stieg zwischen 1975 und 1979 von 4.550 auf 7.988, danach war die Entwicklung unterbrochen von einem Anstieg 1994 bis 1995 (1.330) und 1996 (1.352) rückläufig. Nach dem Anstieg 2011 um +15% war die Entwicklung in den Jahren 2012 bis 2014 wieder rückläufig. 2015 ist die Anzahl verunglückter Mofa- und Mopedfahrer:innen um +3,1% angestiegen, 2016 ging sie gegenüber dem Vorjahr um -6,6% zurück. Auch 2017 war die Anzahl rückläufig, und zwar um -5,7% auf 1.631. Im Jahr 2019 ist die Zahl von 1.348 im Vorjahr auf 1.565 im Jahr 2019 um +16,1% gestiegen. 2020 lag die Zahl verunglückter Mofa- und Mopedfahrer:innen bei 1.397 und damit um 10,7% niedriger als 2019. Gegenüber dem Höchststand des Jahres 1979 (7.988) bedeutet dies einen Rückgang von 82,5%. Gegenüber dem Tiefststand 1995 von 1.330 liegt die Anzahl 2020 jedoch um 5% höher.

→ 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 um 22,2% auf 6.393. In den Jahren danach bis 2002 lag die Anzahl verunglückter Radfahrer:innen zwischen 7.300 und rund 7.800. Der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2007 (8.774) wurde 2019 mit 9.901 verunglückten Radfahrer:innen um 12,8% überschritten. Jedoch wurden 2019 die Pedelec-Fahrer:innen mit Radfahrer:innen zusammengefasst. Im Jahr 2020 kam es für die Summe aus Rad- und Pedelec-Fahrer:innen erneut zu einem Höchststand der Verunglückten (11.058) bzw. einem Zuwachs gegenüber 2019 von 11,6%. Dies setzt sich zusammen aus einem Zuwachs von 4,4% bei den Radfahrer:innen ohne E-Antrieb und von 42,4% bei den Fahrer:innen von Pedelecs.

VERUNGLÜCKTE NACH ART IHRER VERKEHRSTEILNAHME

	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	2020/2019	Anteil	Anzahl	2020/2019	Anteil	Anzahl	2020/2019	Anteil
Pkw-Insassen	18.766	-26,6%	47,4%	118	-38,2%	35,8%	18.884	-26,7%	47,3%
Lkw-Insassen	807	-19,1%	2,0%	23	-11,5%	7,0%	830	-18,9%	2,1%
Motorradfahrer:innen	4.040	-1,7%	10,2%	71	-24,5%	21,5%	4.111	-2,2%	10,3%
Mofa-/Mopedfahrer:innen	1.393	-10,7%	3,5%	4	-20,0%	1,2%	1.397	-10,7%	3,5%
Radfahrer:innen	8.323	4,5%	21,0%	34	-19,0%	10,3%	8.357	4,4%	20,9%
Pedelecs	2.677	42,6%	6,8%	24	20,0%	7,3%	2.701	42,4%	6,8%
Fußgänger:innen	2.561	-23,0%	6,5%	48	4,3%	14,5%	2.609	-22,7%	6,5%
Sonstige	1.053	-24,3%	2,7%	8	-38,5%	2,4%	1.061	-24,4%	2,7%
Insgesamt	39.620	-15,3%	100,0%	330	-24,5%	100,0%	39.950	-15,4%	100,0%

VERUNGLÜCKTE ZWEIRADFAHRER:INNEN, FUSSGÄNGER:INNEN UND PKW-INSASSEN 1975 BIS 2020



*1 2019 erstmals einschließlich Pedelecs

Der niedrigste Stand von 1975 (4.882) wurde um 126% überschritten und damit mehr als verdoppelt.

→ Bei den verunglückten Fußgänger:innen ist zwischen 1975 und 1994 ein stetiger Rückgang zu beobachten. Danach verlief die Entwicklung uneinheitlich. 1975 verunglückten 8.082 Fußgänger (bisheriger Höchststand), 2020 waren es mit 2.609 68% weniger, dies ist der bisherige Tiefststand.

VERUNGLÜCKTE NACH ALTER UND ART DER VERKEHRSBETEILIGUNG

Von den in Baden-Württemberg im Jahr 2020 verunglückten 39.950 Verkehrsteilnehmer:innen waren 6,5% unter 15 Jahre alt, 50,2% lagen in der Altersklasse 15 bis 44 Jahre, 43,2% der Verunglückten waren 45 Jahre und älter. In nahezu allen Altersklassen war die Beteiligung der Verunglückten als Pkw-Fahrer:innen bzw. 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 235 (51,4%) oder als Fußgänger 134 (29,3%).

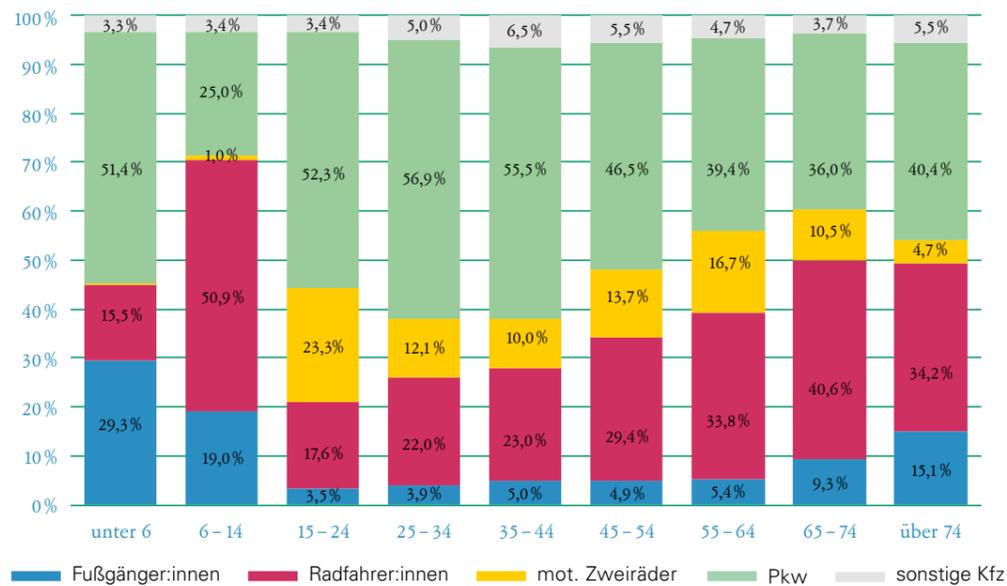
→ Bei den 6- bis 14-jährigen überwog mit 50,9% die Beteiligung als Radfahrer:innen, gefolgt von einer Verkehrsbeteiligung als Pkw-Mitfahrer:innen (25,0%) und als Fußgänger:innen (19,0%).

→ Zwischen 15 und 24 war der Anteil der Personen, die mit motorisierten Zweirädern verunglückten, mit 23,3% besonders hoch. Zwischen 25 und 74 lag er dann jeweils zwischen 10,0% (Altersgruppe 35 bis 44) und 16,7% (55 bis 64). Bei den über 74-jährigen Verkehrsteilnehmer:innen sank er dann auf 4,7%.

→ Die in den Altersklassen ab 15 Jahren Verunglückten waren überwiegend Fahrer:innen oder Mitfahrer:innen von Pkw, dies gilt mit 59,9% insbesondere für die Altersgruppe 25 bis 34.

→ Ab dem 55. Lebensjahr stieg wieder der Anteil der Fußgänger:innen und Radfahrer:innen an den Verunglückten. In der Altersklasse zwischen 65 und 74 lag der Anteil der verunglückten Radfahrer:innen (inkl. Pedelecs) mit 40,6% über dem der Pkw Insassen (36,0%).

VERUNGLÜCKTE NACH ALTER UND ART DER VERKEHRSTEILNAHME 2020



4 Ausblick

Aus den automatischen Dauerzählstellen des Landes liegen Zahlen zur Verkehrsentwicklung auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes für das 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt vor:

	Kfz Mo – So (Kfz/24 h)	Kfz So + Feiertag (Kfz/24 h)
Autobahnen	26,8%	58,0%
Bundesstraßen	13,6%	24,3%
Landesstraßen	12,9%	17,0%

	Kfz Mo – Fr (Kfz/24 h)	SV ⁴ Mo – Fr (Kfz/24 h)
Autobahnen	19,6%	16,5%
Bundesstraßen	10,5%	10,5%
Landesstraßen	10,7%	5,5%

Der Kfz-Verkehr wurde auch im 1. Halbjahr 2021 von der Corona-Pandemie beeinflusst, wenn auch nicht so stark wie im Frühjahr 2020. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum 2020 ergaben sich für 2021 daher Zunahmen: Montags bis sonntags nahm der Verkehr auf Autobahnen um 26,8%, auf Bundesstraßen um 13,6% und auf Landstraßen um 12,9% zu. Beim Schwerverkehr lagen die Zunahmen bei 16,5% auf Autobahnen, 10,5% auf Bundes- und 5,5% auf Landesstraßen.

Der Vergleich mit den von der Corona-Pandemie unbeeinflussten Vergleichsmonaten des Jahres 2019 zeigt, dass die stärksten Rückgänge des Kfz-Verkehrs während des ersten Lockdowns im April 2020 stattfanden, sie lagen auf Autobahnen bei 52%, auf Bundesstraßen bei 44% und auf Landesstraßen bei 46%. Weitere Minima des Kfz-Verkehrs traten im Januar und im April 2021 auf, gegenüber den Monaten Januar bzw. April 2019 lagen sie bei 35% bzw. 26% auf Autobahnen, 31% bzw. 29% auf Bundesstraßen und jeweils 33% auf Landesstraßen.

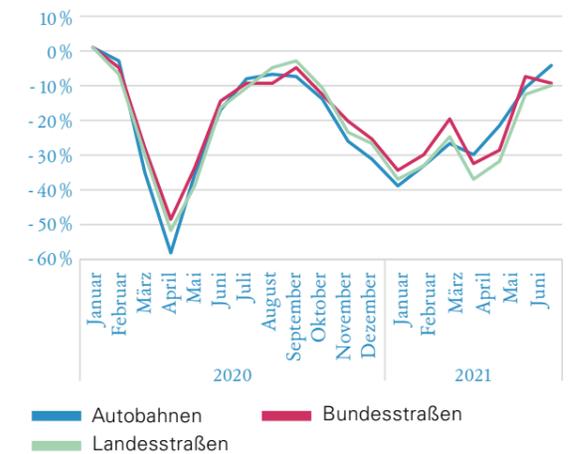


Wie sich die Verkehrsmenge in BW in den Jahren 2020 und 2021 ohne die Corona Pandemie entwickelt hätte, kann auf Basis von vor Beginn der Corona-Pandemie erstellten Prognosen abgeschätzt werden. Danach wäre in dem Zeitraum eine geringfügige Zunahme erwartet worden.

Bei den Pkw-Neuzulassungen gab es in Baden-Württemberg für Januar bis August 2021 ein Minus von 1,2% gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf 252.890 Pkw. 54.963 dieser Fahrzeuge waren Diesel-Pkw. Für diese Fahrzeuggruppe bedeutet dies eine Abnahme von 33,0%.

Nach einer Pressemitteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes (Mitteilung Nr. 29/2021) wurden bundesweit im 1. Halbjahr 2021 1.724.553 Pkw neu zugelassen. Das sind 14,9% mehr als im ersten Halbjahr 2020. Im Juni 2021 bewirkten 33.420 neu zugelassene Elektro-Pkw einen Zuwachs von

DTV-ÄNDERUNGSRATEN 2020 UND 1. HALBJAHR 2021 JEWELNS GEGENÜBER VERGLEICHSMONAT 2019



⁴⁾ Schwerverkehr (Kfz > 3,5t zugl. Gesamtgewicht) ¹⁾ vorläufige Zahlen



311,6 % gegenüber dem Vorjahresmonat bzw. einen Anteil von 21,2 %. Weiter zurück gingen hingegen die Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Der Anteil der Benziner ging um 4,6 % zurück und der von Diesel-Pkw um 18,8 % und liegt somit bei 19,9 %. Die Flüssig- und Erdgasfahrzeuge erreichten ein Plus von 5,4 % mit einem Anteil von 0,4 %. Der durchschnittliche CO₂-Ausstoß der neu zugelassenen Pkw ging um 19,0 % zurück.

Vorläufige Zahlen zur Unfallentwicklung auf den Straßen des Landes insgesamt lagen vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg für Januar bis Juni 2021 vor:

Unfälle mit Personenschaden	-13,7 %
Getötete	-1,3 %
Schwerverletzte	-16,6 %
Leichtverletzte	-14,2 %

Differenziert nach Straßengruppen hat die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden gegenüber den ersten 6 Monaten 2021 auf den Autobahnen um 9,9 % abgenommen. Auf Bundesstraßen betrug der Rückgang 12,9 %, auf Landesstraßen 12,5 % und auf Kreisstraßen 10,6 %. Auf den Straßen des Landes insgesamt hat sich die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden in den ersten 6 Monaten 2021 um 13,3 % reduziert.



QUELLEN

Regierungspräsidium Tübingen, Mobilitätszentrale Baden-Württemberg, Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg, Ergebnisse Jahr 2019, → <http://www.svz-bw.de>

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 2020 (UJ09, UJ14, UJ22)

Statistische Berichte Baden-Württemberg, Artikel-Nr. 3567 20001 Verkehr, Juli 2021, Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 2020, → <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de>

Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, Statistische Mitteilungen, Bestandszahlen FZ 1, FZ 10, FZ 11 und FZ 27, → <http://www.kba.de>

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, → <https://www.destatis.de>

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.

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.

HERAUSGEBER

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg,
Abteilung 5 – Mobilitätszentrale, vernetzte und digitale Mobilität
Dorotheenstraße 8, 70173 Stuttgart

BEARBEITUNG

AVISO GmbH
Am Hasselholz 15, 52074 Aachen

Stand: Februar 2022

Bildnachweis:

Titel: Stock.Adobe.com/Petair

Seite 3: Stock.Adobe.com/Simons

Seite 7: Stock.Adobe.com/AA+W

Seite 18: istockphoto.com/Martin Dimitrov

Seite 26: Stock.Adobe.com/Stefan Körber

Gesamtherstellung:

Gestaltung: AD Rainer Haas, Stuttgart



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 