



Straßenverkehr in Baden-Württemberg

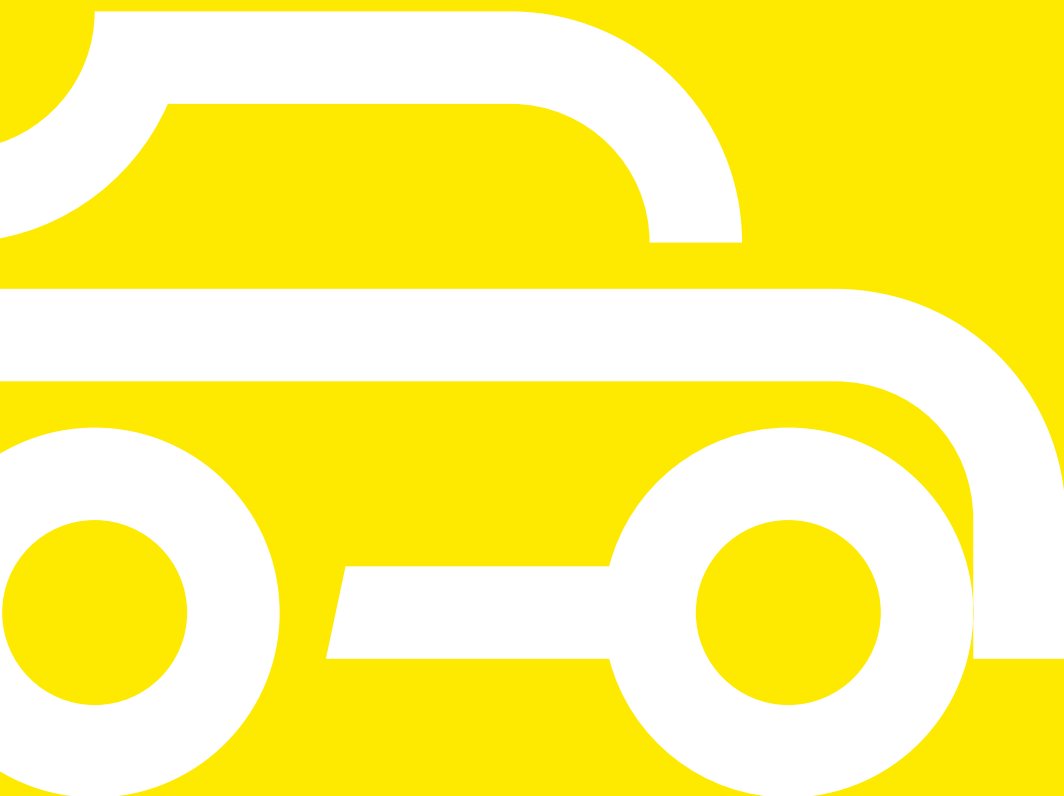
Jahresvergleich 2024/2023



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

Inhalt

04	1. Überblick
05 – 19	2. Verkehr
20 – 29	3. Unfallgeschehen
30 – 32	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 2024 gegenüber dem Vorjahr leicht angestiegen. Auch der Kfz-Bestand hat weiterhin zugenommen. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen insgesamt (innerorts und außerorts) hat geringfügig abgenommen. Die Anzahl der bei diesen Unfällen Getöteten ist auch gesunken.

Die mittlere Verkehrsbelastung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, DTV) erhöhte sich auf den Autobahnen um 2,5% und auf den Bundesstraßen um 0,6%. Für die Landes- und Kreisstraßen stagnierte die mittlere Verkehrsbelastung nahezu (-0,1%).

Die **Jahresfahrleistung** 2024 lag auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Verkehrs insgesamt mit 63,972 Mrd. Kfzkm um 1,2% höher als im Vorjahr.

Die **Anzahl der Unfälle mit Personenschaden** reduzierte sich auf allen Straßen insgesamt geringfügig gegenüber 2023 auf 33.464 (-0,5%). Die Anzahl der Verletzten sank bei diesen Unfällen auf 41.769 (-1,1%). Bei Straßenverkehrsunfällen wurden 340 Personen getötet, das sind gegenüber dem Vorjahr 29 Personen weniger (-7,9%), davon außerorts 232 (-13,8%), innerorts 108 (8,0%). Auf den Autobahnen des Landes wurden 2.076 Per-

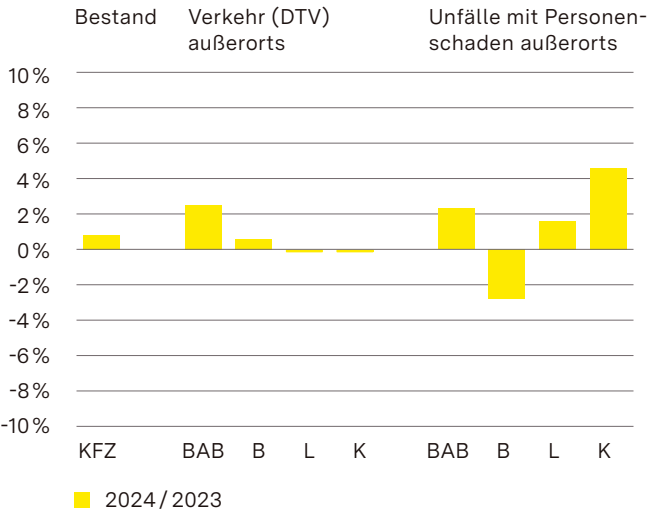
sonenschadensunfälle registriert (2,3%), bei Verkehrsunfällen wurden dort 21 Personen getötet, 11 weniger als im Vorjahr.

Die **Unfallrate** der Personenschadensunfälle ist auf den Autobahnen unverändert geblieben und auf Bundesstraßen gesunken (-4%). Auf den Landes- und Kreisstraßen dagegen sind die Unfallraten um 2% bzw. 5% angestiegen.

Der **Kfz-Bestand** (ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge) erhöhte sich um 0,8% auf 8,663 Mio. Fahrzeuge zum 31.12.2024.

Veränderungsraten 2024/2023 in Baden-Württemberg

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



2024 Außerorts	Durchschnittlicher täglicher Verkehr		Jahresfahrleistung		Unfälle mit Personenschaden		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden	
	Kfz/24h	2024/23	Mrd. Kfzkm	2024/23	Anzahl	2024/23	je Mrd. Kfzkm	2024/23
Autobahnen	63.225	2,5%	24,393	2,6%	2.076	2,3%	85	0%
Bundesstraßen	14.117	0,6%	18,024	1,0%	2.833	-2,8%	157	-4%
Landesstraßen	4.791	-0,1%	13,424	-0,3%	3.581	1,6%	267	2%
Kreisstraßen	2.418	-0,1%	8,131	-0,2%	2.108	4,6%	259	5%

2. Verkehr



2.1 Kfz-Bestand

Der **Kfz-Bestand** (Kfz mit amtlichem Kennzeichen) hat in Baden-Württemberg 2024 weiter zugenommen. Am Jahresende waren 8,663 Mio. Kraftfahrzeuge registriert, das bedeutet gegenüber dem 31.12.2023 einen Anstieg um 0,8%. Damit war der Zuwachs gegenüber dem Vorjahr etwas geringer (2023/2022: 1,1%). Der Anteil der in Baden-Württemberg zugelassenen Kfz am bundesweiten Kfz-Bestand betrug am Jahresende 2023 14,2%. Die Zunahme des Kfz-Bestands im Bundesgebiet lag bei 0,7%, das heißt die Bestandsentwicklung in BW liegt etwas über der im Bundesmittel.

Der **Pkw-Bestand** in Baden-Württemberg am 31.12.2024 betrug 6.970.720 Fahrzeuge, das waren 80,5% 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 33,6% (Vorjahr 33,5%), im Bundesgebiet 34,7% (Vorjahr 34,5%).

Es waren 5,1% des baden-württembergischen Pkw-Bestandes Cabrios (Vorjahr 5,2%), auch bundesweit hat sich dieser Anteil mit 4,4% (Vorjahr 4,5%) gegenüber 2023 geringfügig vermindert.

16,0% des Pkw-Bestandes in Baden-Württemberg waren Allrad-Pkw (Vorjahr: 15,4%), im Bundesgebiet waren es 14,3% (Vorjahr 13,8%). In Baden-Württemberg ist der Bestand an Allrad-Pkw gegenüber 2023 damit um 4,5% angestiegen (Bundesgebiet: 4,0%).

Mit 49,5% bzw. 48,9% unterschieden sich 2024 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 13,9% niedriger als in Baden-Württemberg, wo 15,5% der am Jahresende 2024 zugelassenen Pkw in die hubraumstarke Klasse fielen. Der Anteil der kleinen Hubraumklasse ist 2024 in Baden-Württemberg gegenüber dem Vorjahr unverändert

und im Bundesgebiet leicht gesunken. In der mittleren Hubraumklasse sind die Anteile sowohl in Baden-Württemberg als auch in Deutschland leicht angestiegen, während in der Klasse 2.000 ccm und mehr Hubraumklasse die Anteile weiterhin leicht gesunken sind.

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 betrug die Anteile damals 54,8% bzw. 19,2%.

Hubraum- klasse	Anteile an Pkw gesamt (2024)	
	BW	Bundesgebiet
weniger als 1.400 ccm	35,1%	37,1%
1.400 bis < 2.000 ccm	49,5%	48,9%
2.000 ccm und mehr	15,5%	13,8%

Der Bestand an **Nutzfahrzeugen**¹ betrug am 31.12.2024 in Baden-Württemberg 907.752 Fahrzeuge, das waren 10,5% des Kfz-Bestandes des Landes und 13,5% des Nutzfahrzeugbestandes im Bundesgebiet. Den größten Anteil an den Nutzfahrzeugen hatten in Baden-Württemberg die Lastkraftwagen (456.869; 50,3%, Vorjahr 49,8%) gefolgt von den land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (279.945; 30,8%, Vorjahr 30,9%).

Der Bestand an **Krafträdern** betrug am 31.12.2024 in Baden-Württemberg 784.427 Fahrzeuge, das waren 9,1% des Kfz-Bestandes des Landes (Vorjahr 9,0%) und 15,5% des Krad-Bestandes im Bundesgebiet. Mit 1,4% lag der Zuwachs des Krad-Bestandes höher als die Entwicklung beim Pkw-Bestand (0,7%). 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 2024 mit 14,1% auf dem gleichen Niveau wie im Vorjahr. Er lag damit auch 2024 wieder etwas über dem entsprechenden Anteil im Bundesgebiet von 13,6%.

2024 mehr als
8,6 Millionen
Kfz in Baden-Württemberg.

Die **Kraftfahrzeugdichte** betrug in Baden-Württemberg 764 (Vorjahr 762) Kfz/1.000 Einwohner:innen. Sie lag damit um 5,8% über dem entsprechenden

Wert im Bundesgebiet von 722 (Vorjahr 719). Der Regierungsbezirk mit der höchsten Kfz-Dichte war Tübingen mit 818 (Vorjahr 815) Kfz/1.000 Einwohner:innen gefolgt von den Regierungsbezirken Stuttgart mit 771 (Vorjahr 769), Freiburg mit 757 (Vorjahre 756) und Karlsruhe mit 723 (Vorjahr 720) Kraftfahrzeugen auf 1.000 Einwohner:innen. Unter den Kreisen und kreisfreien Städten hatte der Hohenlohekreis mit 986 (Vorjahr 985) Kfz/1.000 Einwohner:innen weiterhin die höchste Dichte. Die niedrigste Dichte wurde vom Kraftfahrt-Bundesamt wiederum für die Stadt Heidelberg mit 439 (Vorjahr 440) Kfz/1.000 Einwohner:innen ausgewiesen. Weniger als 500 Kfz/1000 Einwohner wurden ansonsten nur noch für die Stadt Freiburg im Breisgau mit 484 (Vorjahr 482) Kfz/1000 Einwohner:innen registriert.

Kraftfahrzeugbestände 31.12.2024 und Veränderungen zum Vorjahr

	KFZ	PKW	NFZ ¹	KRAD
Baden-Württemberg				
Bestand 2024	8.662.899	6.970.720	907.752	784.427
Anteil am Bundesgebiet	14,2 %	14,1 %	13,5 %	15,5 %
Veränderung 2024/2023	0,8 %	0,7 %	1,6 %	1,4 %
Bundesgebiet				
Bestand 2024	61.097.943	49.339.166	6.699.529	5.059.248
Veränderung 2024/2023	0,7 %	0,5 %	1,7 %	1,3 %

Bestandsentwicklung in Baden-Württemberg 1980 bis 2024

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 2024.

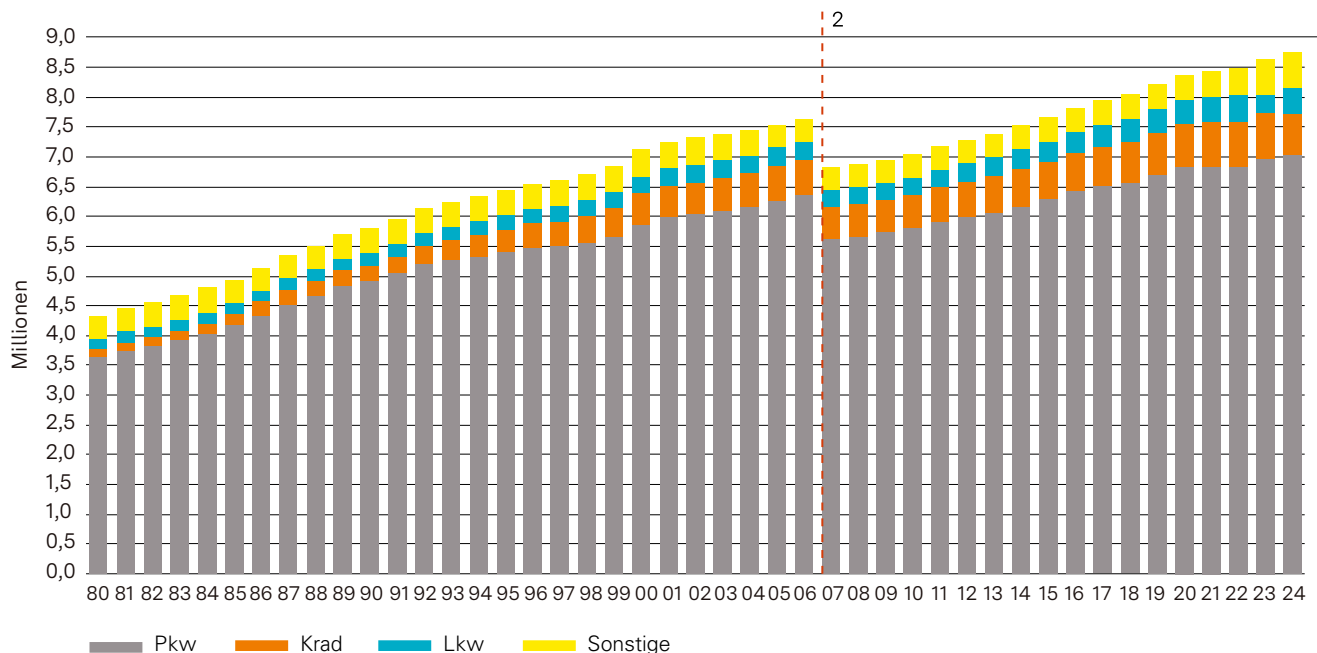
Der Bestand an Kraftfahrzeugen insgesamt (mit und ohne Kfz-Brief) hat sich zwischen 1980 und 2006 (jeweils 31.12.) um 76,9% auf über 7,6 Millionen erhöht. Besonders stark war der Zuwachs bei

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 2024 ist der Kfz-Bestand in Baden-Württemberg um 27,2% angestiegen. Dabei erhöhte sich der Pkw-Bestand um 23,8%, der Bestand an Krafträdern nahm um 47,6% zu und bei den Lkw gab es einen Zuwachs von 65,4%.

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.

Kraftfahrzeugbestände (31.12.) in Baden-Württemberg 1980 bis 2024



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 rund 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 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 31.12.2024 lag die Reduktion zum Vorjahr bei -1,0%.

Der Bestand aus Diesel-Pkw ist seit dem Jahr 2018 gesunken. Im Jahr 2022 lag die Abnahme bei den Diesel-Pkw gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt bei -3,1% und im Jahr 2024 bei -2,1%.

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 2017 hat sich dieser

Trend gedreht und der Anteil der Diesel-Pkw nahm bis 2024 wieder kontinuierlich auf 31,8% ab. Dies spiegelt zum einen die Auswirkungen der Abgasdiskussionen in Bezug auf die Diesel-Pkw seit ca. 2018 wider. Des Weiteren zeigt dies auch den Trend weg vom Verbrennerfahrzeug und hin zum Elektro-Pkw.

Durch Gas angetrieben wurden zum Stand 31.12.2024 40.772 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



Erhöhung des Pkw-Bestands mit Elektro- und Hybridantrieb

seit 2008 um das 249-fache, Anteil am Pkw-Bestand mittlerweile knapp 12 %.

von 0,6% gegenüber dem Vorjahr. In den Folgejahren ist die Entwicklung dann wieder rückläufig, von 2023 auf 2024 mit -2,3% (Vorjahr -3,4%).

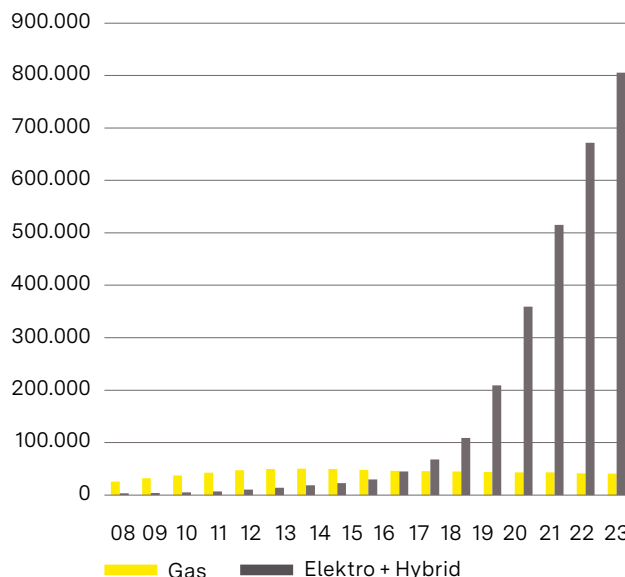
Damit hat sich der Anteil der durch Gas angetriebenen Pkw am Pkw-Bestand des Landes insgesamt vom Höchstwert 0,82% am Jahresende 2014 auf 0,58% Ende 2024 verringert (Vorjahr: 0,60%). Bundesweit lag der Anteil mit 0,76% (Vorjahr: 0,80%) weiterhin etwas höher.

Erhöht haben sich im Jahresvergleich die Bestände an Pkw mit Elektroantrieb um 16,8% (Vorjahr: 38,8%) und mit Hybridantrieb um 21,6% (Vorjahr: 26,3%). Mit 268.123 Elektrofahrzeugen und 537.417 Hybridfahrzeugen beträgt der Anteil dieser beiden Antriebsarten zusammen am Pkw-Bestand insgesamt am 31.12.2024 mittlerweile 11,56% (Vorjahr 9,70%). Im Bundesgebiet lag der entsprechende Anteil bei 10,56% (Vorjahr 8,80%).

Seit 2014 hat sich der Bestand an Pkw mit Gasantrieb bis 2024 um rund 19,2% reduziert. Der Bestand an Pkw mit Elektro- und Hybridantrieb

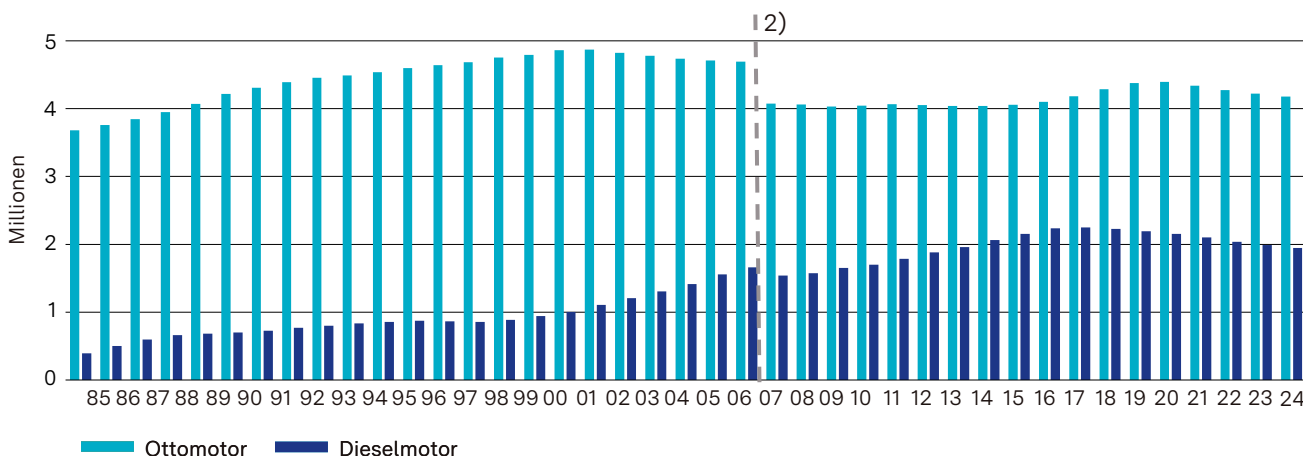
hat sich im gleichen Zeitraum um das 43-fache von 18.629 auf 805.540 Fahrzeuge erhöht. Im Zeitraum von 2008 bis 2024 hat sich dieser Bestand sogar um das als 249-fache erhöht. Dies spiegelt die aktuelle Dynamik bei den Pkw-Neuzulassungen mit Elektro- und Hybrid-Antrieb wider.

Anzahl Pkw mit Gas-sowie Elektro- und Hybridantrieb in Baden-Württemberg 2008 bis 2024



Im Vergleich der Elektro- und Hybrid-Pkw zwischen den Bundesländern untereinander liegt Baden-Württemberg bei den Pkw mit Elektroantrieb mit einem Anteil von 3,85% am Pkw-Bestand insgesamt hinter Hamburg (4,39%) an zweiter Stelle (Stand 31.12.2024). Bei den Pkw mit Hybridantrieb liegt Baden-Württemberg mit einem Anteil von 7,71% an vierter Stelle. Dieser Anteil liegt etwas höher als der bundesweite Anteil der Hybrid-Pkw am Pkw-Bestand im Bundesgebiet von 7,21%.

Bestandsentwicklung der Pkw mit Otto- und Dieselmotor in Baden-Württemberg 1985 bis 2024 (bis 2000 Stand 01.07, dann 31.12.)



2.2 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV)

Die Berechnungen zur Verkehrsentwicklung 2024/2023 basieren auf der Datenauswertung von 185 in Baden-Württemberg betriebenen automatischen Dauerzählstellen. Von 77 Zählgeräten auf Autobahnen und 108 Zählgeräten 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).

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** 2024 auf den freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs folgende DTV-Werte und Veränderungen gegenüber dem jeweiligen Vorjahr³:

2024	DTV Kfz/24h	Veränderungen 2024/2023	
BAB	63.225	1.542	2,5%
B	14.117	84	0,6%
L	4.791	-5	-0,1%
K	2.418	-2	-0,1%

Auf den Außerortsstraßen des Landes gab es 2024 im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung des DTV. Diese fiel auf den Autobahnen mit 2,5 % höher aus als auf den Bundesstraßen mit 0,6 %. Auf den Landes- und Kreisstraßen ergab sich eine geringfügige Abnahme von 0,1 %.

	Veränderungen der DTV-Werte 24/23	
	Sonn-/Feiertage	Montag – Freitag
BAB	3,8 %	2,1 %
B	0,7 %	0,2 %
L	1,2 %	-0,5 %
K	1,2 %	-0,5 %

An den Werktagen Montag bis Freitag zeigt die Verkehrsentwicklung 2024 zu 2023 ebenfalls mit 2,1 % auf den Autobahnen und 0,2 % auf den Bundesstraßen eine Zunahme. Auf Landes- und Kreisstraßen ergaben sich Abnahmen von 0,5 %.

An den Sonn- und Feiertagen zeigen die Verkehrsentwicklungen 2024 zu 2023 für die Autobahnen und Bundesstraßen etwas höhere Zunahmen als für den Gesamtverkehr aller Tage im Jahr. Auf den Autobahnen betrug die Zunahme 2,7 % und auf den Bundesstraßen 2,3 %. Auch für die Landes- und Kreisstraßen ergab sich eine Zunahme von 1,2 %.

Der **Schwerverkehr** (SV, Kfz>3,5 t zul. Gesamtgewicht) nahm 2024 auf den Autobahnen ab (-2,5 %). Auch für die Bundesstraßen ergab sich eine Abnahme (-3,0 %) ebenso wie für die Landes- und Kreisstraßen (-0,5 %).

² 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 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.

³ Alle DTV-Werte auf die Ergebnisse der SVZ 2021 abgeglichen.

Hochbelastete Streckenabschnitte

Der am **höchsten belastete Autobahnabschnitt** lag 2024 wie in den Vorjahren auf der A 8 westlich des Autobahnkreuzes Stuttgart mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 157.089 Kfz/24h. Es folgten die A 5 (Zählstellen Karlsruhe und Karlsruhe-Hagsfeld) mit 140.086 Kfz/24h bzw. 124.180 Kfz/24h und die A 81 (Zählstelle Ludwigsburg) mit 135.561 Kfz/24h.

Hochbelastete Bundesstraßenabschnitte

Die hochbelasteten Bundesstraßenabschnitte lagen auch 2023 wieder insbesondere auf den zweibahnig ausgebauten Strecken. Die Werte der höchstbelasteten Zählstellen sind:

B 10	Stuttgart-Hedelfingen	72.384
B 10	Stuttgart-Zuffenhausen	67.538
B 10	Plochingen	66.187
B 10	Ulm-Nord	56.894
B 14	Korb	56.795
B 27	Echterdingen	56.134
B 29	Grunbach	53.623
B 10	Göppingen	45.605

Die **stärksten Verkehrszunahmen** von über 20 % gegenüber 2023 wurden bei den Autobahnen auf der A 6 an der Zählstelle AD Hockenheim (37,1%) registriert.

Bei den Bundesstraßen wurde die stärkste Verkehrszunahme auf der B 27 an der Zählstelle Neuhaus (61,7%) und auf der B 32 an der Zählstelle Sigmaringen (12,4 %) und bei den Landesstraßen auf der L 1164 an der Zählstelle Waldhausen mit 13,7% und auf der L 401 an der Zählstelle Mitteltal mit 9,5% gemessen.

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



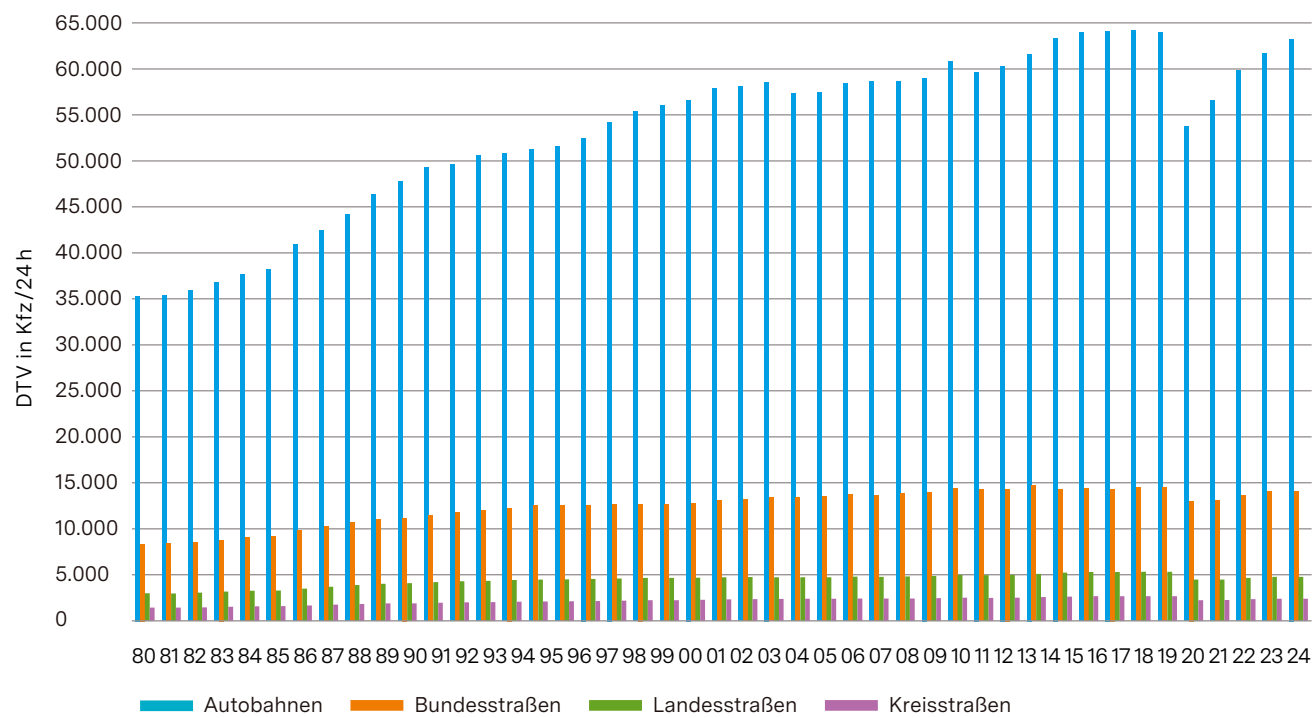
1980 rückläufig, 2006 bis 2010 sind wieder leichte Anstiege zu verzeichnen, die sich 2011 deutlich verstärkt haben. Nach dem Rückgang 2012 gab es bis 2018 wieder Zuwächse. 2019 war die Verkehrsstärke erstmalig seit 2012 etwas rückläufig zum Vorjahr (-0,5%).

Bedingt durch die Corona Pandemie kam es 2020 gegenüber 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 in den Jahren 2022 bis 2024 stiegen die Verkehrsstärken weiter an, im Jahr 2024 auf den Autobahnen um 2,5% (Vorjahr 3,2%), auf den Bundesstraßen um 0,6 % (Vorjahr 2,8%), Auf den Landes- und Kreisstraßen zeigte sich im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr eine geringfügige Abnahme von 0,1% (Vorjahr 4,1%). Damit liegen die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken 2024 immer noch unter den Werten von 2019 (BAB -1,1%, Bundesstraßen -3,0%, Landes- und Kreisstraßen - 0,3%).

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 2024 ist der Verkehr auf den Autobahnen um 79,1% von 35.296 auf 63.225 Kfz/24h gestiegen, auf den Bundesstraßen um 68,6% von 8.371 auf 14.117 Kfz/24h, auf den Landesstraßen um 58,9% von 3.015 auf 4.791 Kfz/24h und auf den Kreisstraßen um 66,0 % von 1.457 auf 2.418 Kfz/24h.

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken auf Außerortsstraßen in Baden-Württemberg 1980 bis 2024



2.3 Jahresfahrleistungen

Da die Streckenlängen zwischen 2023 und 2024 nahezu unverändert blieben, unterscheiden sich die Entwicklungen der Jahresfahrleistungen nur geringfügig von den Entwicklungen der DTV-Werte. Auf den Auto bahnen des Landes wurden von den Kraftfahrzeugen im Jahr 2024 rund 24,393 Mrd. Kfzkm zurückgelegt. Dies stellt eine Zunahme von 2,6% gegenüber dem Vorjahr 2023 dar.

Autobahnen:
Knapp **5%** der Länge der
Außerortsstraßen (BAB, B, L, K)
aber **38%** der Jahres-
fahrleistung.

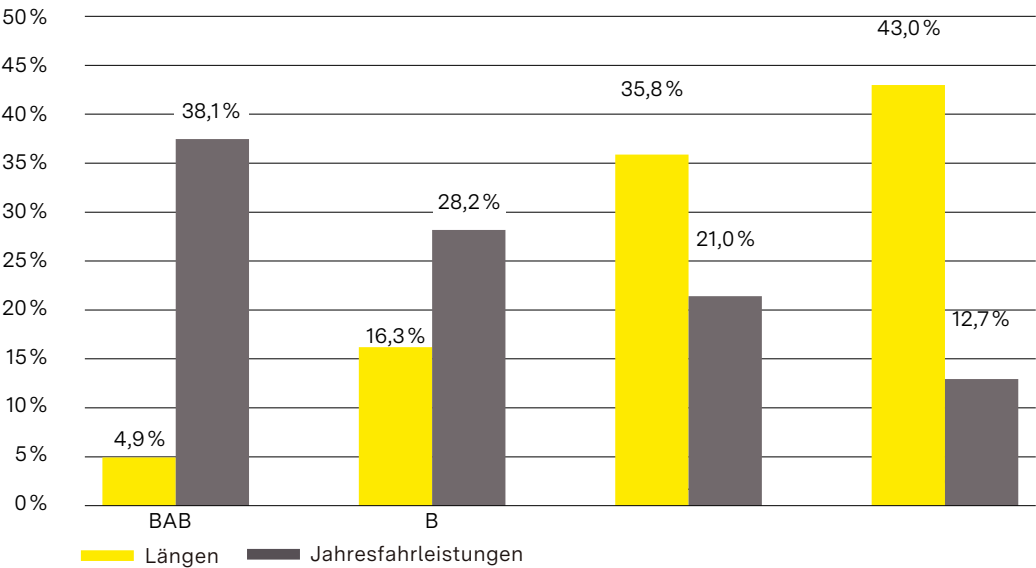
	Netzlänge 01.01.2024 [km] *	Veränderung 2024/2023	Fahrleistung 2024 [Mrd. Kfzkm]	Veränderung 2024/2023
Autobahnen	1.057	0,09%	24,393	2,6 %
Bundesstraßen	3.498	0,43%	18,024	1,0 %
Landesstraßen	7.676	-0,20%	13,424	-0,3 %
Kreisstraßen	9.212	-0,10%	8,131	-0,2 %
Summe	21.444	-0,04%	63,972	1,2 %

Damit wurden auf den Autobahnen auch 2024 wieder die höchsten Fahrleistungen in Baden-Württemberg erbracht, gefolgt von den Bundes- und Landesstraßen und mit deutlichem Abstand von den Kreisstraßen.

Auf den hier betrachteten Außerortsstraßen (BAB, B, L, K) wurden 2024 von allen Kraftfahrzeugen 63,972 Mrd. Kfzkm zurückgelegt. Das sind gegenüber dem Vorjahr 1,2% mehr und gegenüber 1980 76,8% mehr. Auf den Autobahnen ist die Fahrleistung 2024 ggü. 1980 um 111,9% angestiegen.

Im Jahr 2024 betrug der Fahrleistungsanteil der Autobahnen 38,1%. 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 12,7% stand ein Längenanteil von 43,0% gegenüber.

Längen- und Jahresfahrleistungsanteile 2024



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

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 2024 dar.

Ergebnisse nach Fahrzeugarten

An den Grenzübergängen nach Frankreich und zur Schweiz hat der durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehr 2024 im Vergleich zu 2023 um 2,6% abgenommen, nachdem er vor allem aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 deutlich unter dem Niveau der Vorjahre gelegen und in den Jahren 2022 und 2023 wieder zugenommen hatte (+28,0% bzw. +5,9%). Der durchschnittliche tägliche Verkehr 2024 liegt noch unter dem Niveau von 2019.

Für die Grenzübergänge nach Frankreich ergab sich von 2023 auf 2024 eine Abnahme von 8,9% (2023/2022 7,4%), an den Grenzen zur Schweiz ergab sich eine Zunahme von 0,8% (2023/2022 5,0%).

Der **Personenverkehr** mit Frankreich hat bei den Pkw gegenüber 2023 um -7,7% abgenommen (2023/2022 9,1%), bei den Bussen ist eine Zunahme von 5,8% zu verzeichnen (2023/2022 22,3%) und für die Kräder ergab sich eine Abnahme von -13,9% (2023/2022 -0,9%). An den Grenzen zur Schweiz nahm der Pkw-Verkehr um 1,0% zu (2023/2022 5,8%). Für die Busse wurde eine Verkehrszunahme von 8,3% (2023/2022 19,6%) registriert. Bei den Krädern ergab sich eine Abnahme von -2,4% (2023/2022 -14,0%).

Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr differenziert nach Fahrzeugarten 2024

2024	Kfz	Pkw	Krad	Pkw mit Anh.	Bus	Lkw < 3,5 t	Lkw ohne Anh.	Lkw mit Anh.	Sattel-Kfz
Frankreich	139.311	115.191	1.152	825	455	7.643	1.950	1.412	10.682
2024/2023	-8,9%	-7,7%	-13,9%	-20,7%	5,8%	-20,6%	14,6%	-19,1%	-12,7%
Schweiz	281.412	253.564	3.618	777	910	13.394	2.372	1.329	5.448
2024/2023	0,8%	1,0%	-2,4%	-1,9%	8,3%	-2,4%	12,2%	-2,2%	1,3%

Die Veränderungen des **schweren Güterverkehrs (SGV)** mit Fahrzeugen über 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lkw mit und ohne Anhänger sowie Sattelkraftfahrzeuge) für 2024 gegenüber 2023 zeigen an den Grenzübergängen nach Frankreich Abnahmen und zur Schweiz Zunahmen. An der Grenze zu Frankreich sank der SGV um 10,5% (2023/2022: - 1,8%), an den Übergängen zur Schweiz stieg er um 3,4% an (2023/2022: - 4,3%). An den Grenzen zusammen hat er sich damit gegenüber 2022 um 5,5% reduziert.

Je nach Fahrzeugart waren die Entwicklungen des schweren Güterverkehrs 2024 zu 2023 unterschiedlich: An den französischen Grenzen nahm der Verkehr der Sattelkraftfahrzeuge um 12,7% ab, bei den Lkw mit Anhängern ist ebenfalls eine Abnahme von 19,1%, bei den Lkw ohne Anhänger dagegen eine Zunahme von 14,6% zu verzeichnen. An den Grenzen zur Schweiz nahm der Verkehr der Lkw > 3,5 t ohne Anhänger um 12,2% zu. Für die Sattelkraftfahrzeuge wurde eine Zunahme von 1,3% und für die Lkw mit Anhängern eine Abnahme 2,2% ermittelt.

Der **leichte Güterverkehr** mit Fahrzeugen bis zu 3,5t zul. Gesamtgewicht (Lieferwagen) hat 2024 an den Grenzen zu Frankreich im Vergleich zu 2023 mit 20,6% und an den Grenzen zur Schweiz mit 2,4% abgenommen. Der Anteil der Lieferwagen am

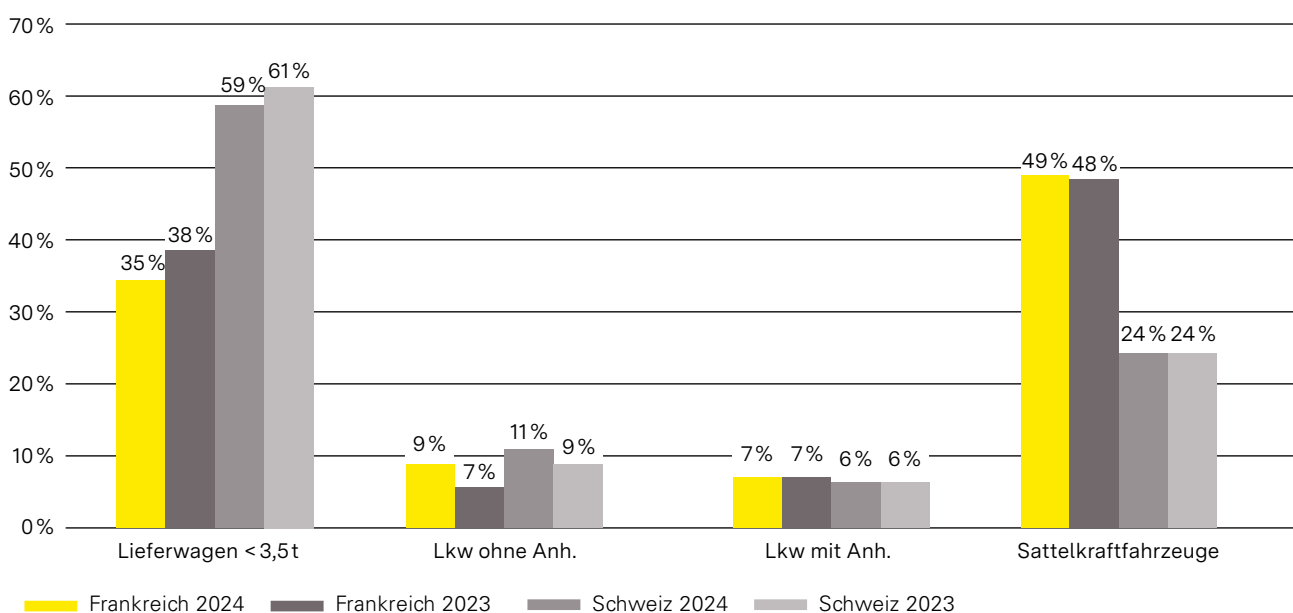
Güterverkehr insgesamt sank an den französischen Grenzübergängen von 38,0% im Vorjahr auf 35,2% im Jahr 2024 und an den Grenzen zur Schweiz von 60,8% auf 59,4% ab.

Höchstbelastete Grenzübergänge

Der mit Abstand am höchsten belastete Grenzübergang zwischen **Frankreich** und Baden-Württemberg war auch 2024 wieder die Europabrücke bei Kehl (B 28). Dort wurden mit 26.631 Kfz/24h im Jahr 2024 rd. 19,1 % des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs mit Frankreich abgewickelt. Hochbelastete Übergänge waren weiterhin der Übergang Weil Palmrainbrücke (B 532) mit 18.440 Kfz/24h (Anteil 13,2%), der Übergang Altenheim-Rheinbrücke (L98) mit 16.461 Kfz/24h (Anteil 11,8%) sowie der Autobahnübergang Neuenburg (A 5) mit 19.733 Kfz/24h (Anteil 14,2%).

Von den Grenzübergängen zwischen Baden-Württemberg und der **Schweiz** war der BAB-Übergang Weil am Rhein (A5) mit 30.154 Kfz/24h weiterhin der höchstbelastete. Hier wurden 10,7% des Grenzverkehrs mit der Schweiz abgewickelt. Die zweithöchste Belastung hatte Rheinfelden (A 861) mit 27.872 Kfz/24h (Anteil 9,9%), gefolgt von der Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (B33) mit 18.129 Kfz/24h (Anteil 6,4%) und Waldshut-Rheinbrücke (B 34) mit 14.027 Kfz/24h (Anteil 5,0%).

Anteile der Fahrzeugarten des Güterverkehrs am grenzüberschreitenden Güterverkehr 2024 und 2023 insgesamt





CH 861
Rheinfelden-Süd
Grenzach-Wyhlen
34 500m

↑

↑

60

Transit Leer CH-Import

↑

↑

↑

Bei LKW-Stau
linke Spuren
benutzen



Grenzüberschreitender Kfz-Verkehr 1990 bis 2024

Im Jahr 2024 haben insgesamt 153,6 Millionen Kraftfahrzeuge die Grenzen des Landes von und nach Frankreich und zur Schweiz passiert, davon 50,8 Millionen (33 %) die französischen und 102,7 Millionen (67 %) die schweizerischen Grenzen.

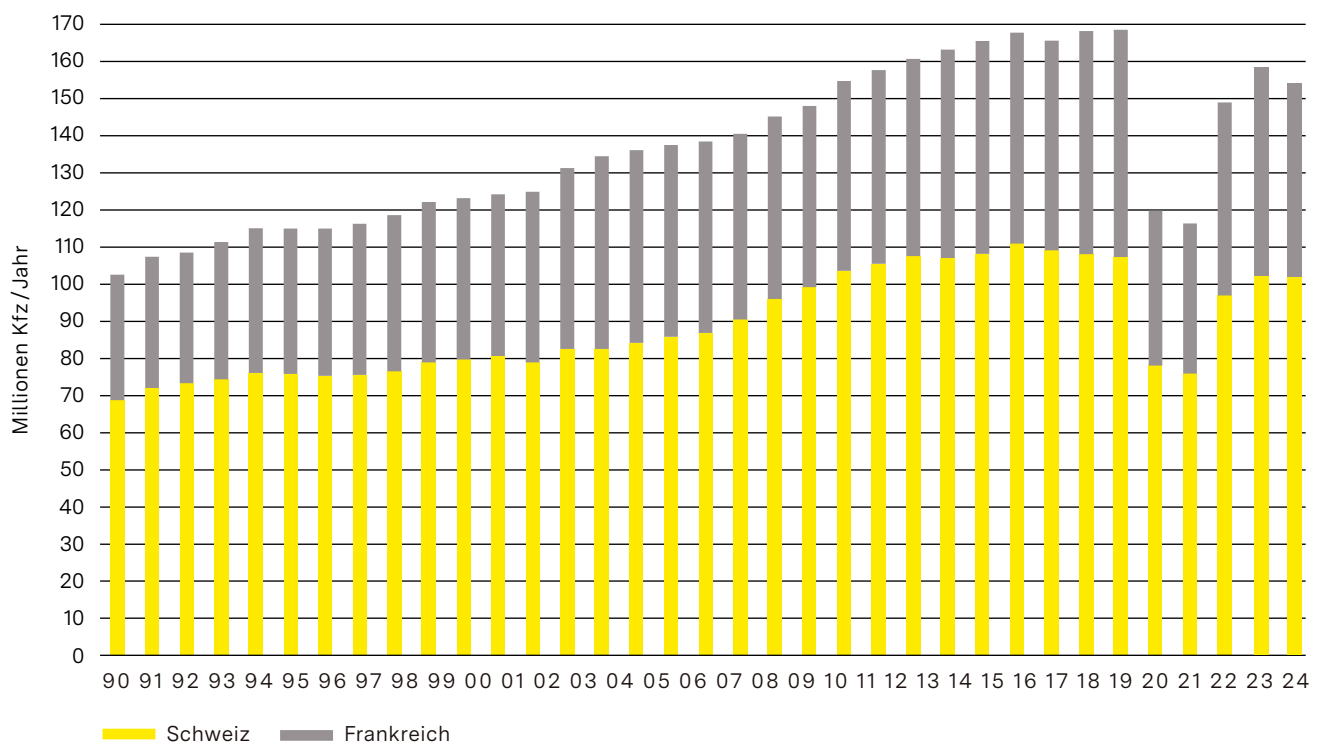
Seit 1990 (Beginn der systematischen Erhebungen) ist der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr insgesamt bis zum Jahr 2019 um 64,3 % gestiegen, mit Frankreich um 81,3 %, mit der Schweiz um 55,9 %.

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 in den Jahren 2020 und 2021 nahm der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr im Jahr 2022 wieder deutlich zu. Auch im Jahr 2023 ergab sich eine Zunahme, während im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr wieder eine leichte Reduktion zu erkennen ist. Im Jahr 2024 lag der Zuwachs des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs seit 1992 insgesamt wieder bei 41,5 %, mit Frankreich 44,5 % und mit der Schweiz 40,1 %.

Entwicklung des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs in Baden-Württemberg 1990 bis 2024



3. Unfallgeschehen



3.1 Unfallsituation 2024/2023

Bei der Unfallaufnahme wird von der Polizei nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden⁴ und Unfällen mit Personenschaden differenziert. Die Entwicklung 2024 stellt sich wie folgt dar:

- Auf allen Straßen des Landes wurden insgesamt 309.623 Straßenverkehrsunfälle registriert. Dies ist im Vergleich zu 2023 (306.644) eine Zunahme von 1,0%. Die Unfälle mit Sachschaden nahmen um 1,2% auf 276.159 zu.
- Die Zahl der **Unfälle mit Personenschaden** sank um 0,5% auf 33.464. Die Zahl der bei diesen Unfällen insgesamt verletzten Personen sank um 1,1% auf 41.769 (Leichtverletzte: 35.819, -0,7%, Schwerverletzte: 5.950, - 3,1%).
- Bei Verkehrsunfällen wurden im Jahr 2024 340 Verkehrsteilnehmer:innen **getötet**, das sind 29 Personen weniger (-7,9%) als im Vorjahr. Mit 30,2 Getöteten je 1 Million Einwohner:innen lag Baden-Württemberg unter dem Bundesdurchschnitt von 33,1.

- **Innerorts** (einschl. Gemeindestraßen) nahm 2024 die Anzahl Getöteter um 8,0% auf 108 zu.
- **Außerorts** nahm die Anzahl der Getöteten um 13,8% ab auf 232.
- Auf den **Autobahnen** wurden 2024 bei Verkehrsunfällen 21 Personen getötet. Das war 11 weniger als im Jahr 2023 (-34,4%). Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden erhöhte sich um 2,3%, die Anzahl der Leichtverletzten um 1,0%. Dagegen nahm die Anzahl der Unfälle mit Schwerverletzten um 5,4% ab.
- Auf den **übrigen Außerortsstraßen** hat sich die Anzahl der Personenschadensunfälle um 1,6% erhöht. Die Zahl der dabei Leichtverletzten stieg um 3,0% auf 10.892, während die Zahl der Schwerverletzten auf 2.711 (-1,4%) abnahm. Die Anzahl der Getöteten nahm um 26 Personen (-11,0%) auf 221 Verkehrsteilnehmer ab.

Entwicklung des Unfallgeschehens 2024/2023 in Baden-Württemberg

	Unfälle mit Personenschaden		Leichtverletzte		Schwerverletzte		Getötete	
Alle Straßen	33.464	-0,5 %	35.819	-0,7 %	5.950	-3,1 %	340	-7,9 %
davon innerorts	21.606	-1,7 %	21.893	-2,7 %	2.923	-4,4 %	108	8,0 %
außerorts	11.858	1,7 %	13.926	2,6 %	3.027	-1,8 %	232	-13,8 %
darunter Autobahnen	2.076	2,3 %	3.034	1,0 %	316	-5,4 %	21	-34,4 %
übrige Straßen	9.782	1,6 %	10.892	3,0 %	2.711	-1,4 %	211	-11,0 %
darunter Bundesstraßen	2.833	-2,8 %	3.648	-0,8 %	730	-9,4 %	60	-26,8 %
Landesstraßen	3.581	1,6 %	4.015	3,7 %	1.013	1,4 %	85	14,9 %
Kreisstraßen	2.108	4,6 %	2.146	6,5 %	620	4,4 %	44	-17,0 %
Gemeindestraßen	1.260	7,8 %	1.083	6,9 %	348	-0,6 %	22	-21,4 %

⁴ 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 2023 auf den Bundesstraßen 22 Personen weniger, auf den Landesstraßen 11 Personen mehr, auf den Kreisstraßen 9 Personen weniger und auf den Gemeindestraßen 6 Personen weniger bei Straßenverkehrsunfällen getötet wurden.

Im **Bundesgebiet** wurden 2024 nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes 290.701 Personenschadensunfälle registriert, 0,4 % weniger als im Jahr 2023. Die Zahl der Getöteten sank 2024 gegenüber 2023 um 69 Personen (-2,4 %) auf 2.770 Verkehrsteilnehmer an.

3.2 Langfristige Unfallentwicklung 1970 bis 2024

Aufgrund von 1995 vorgenommenen Änderungen bei der statistischen Registrierung von Sachschadensunfällen (seit 1995 gilt die Definition entsprechend der Fußnote S. 21) beschränkt sich die Entwicklungsbetrachtung 1970 bis 2024 auf die Unfälle mit Personenschaden und auf die bei diesen Unfällen Verletzten und Getöteten:

	2024	1970	2024/ 1970
Leichtverletzte	35.819	51.790	-30,8 %
Schwerverletzte	5.950	22.822	-73,9 %
Getötete	340	2.798	-87,8 %

- 1970 wurden von der Polizei in Baden-Württemberg 50.414 **Unfälle mit Personenschaden** registriert. Bis zum Ende der 70er Jahre stieg diese Zahl auf rund 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 lag die Anzahl der Personenschadensunfälle mit 33.891 wieder etwas höher und ist bis zum Jahr 2024 wieder auf 33.464 gesunken (- 0,5 % ggü. Vorjahr).
- Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen **verunglückten** Personen ging zwischen 1970 und 2024 von 77.410 auf 42.109 um 45,6 % zurück. Bei den Getöteten war der Rückgang seit 1970 am stärksten. Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer betrug 2024 mit 340 Personen rd. 87,8 % weniger als 1970 mit damals 2.798 getöteten Verkehrsteilnehmern.
- 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. 2024 waren es mit 178 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 niedrigste **Rate der Unfälle mit Personenschaden** wurde auch 2024 wieder für die Autobahnen ermittelt (85 Unfälle mit Personenschaden je Mrd. Kfzkm). Am höchsten war die Unfallrate auf den Landesstraßen (267), gefolgt von den Kreisstraßen (259) und den Bundesstraßen (157). Auf den Autobahnen blieb die Rate im Vergleich zum Vorjahr 2023 unverändert. Auf den Landesstraßen und den Kreisstraßen erhöhte sich die Rate um 2 % bzw. 5 %, während sich die Rate auf den Bundesstraßen um 4 % verringerte.

Die **Verletztenrate** reduzierte sich 2024 auf den Autobahnen um 2 % und auf den Bundesstraßen um 3 %. Dagegen nahm die Verletztenrate auf den Landes- und Kreisstraßen um 4 % bzw. 6 % zu.

Die **Getötetenrate** nahm 2024 gegenüber 2023 sowohl auf den Autobahnen als auch auf den Bundes- und Kreisstraßen deutlich ab (BAB -36 %, B -28 %, K -17 %). Dagegen nahm die Getötetenrate auf Landesstraßen um 15 % zu.

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. 2020 zeigen sich für die Autobahnen



Autobahnen sind auch
2024 die
sichersten
Außerortsstraßen des
Landes.

und Bundesstraßen Abnahmen, für die Landes- und Kreisstraßen Zunahmen. Seit 2021 zeigt sich bei den Unfallraten bis 2024 kein eindeutiger Trend.

In Bezug auf das Jahr 1980 haben sich die Raten der Personenschadensfälle 2024 auf allen Straßengruppen um deutlich mehr als 50 % verringert. Mit 71 % war der Rückgang in diesem Zeitraum bei den Bundesstraßen besonders stark ausgeprägt.

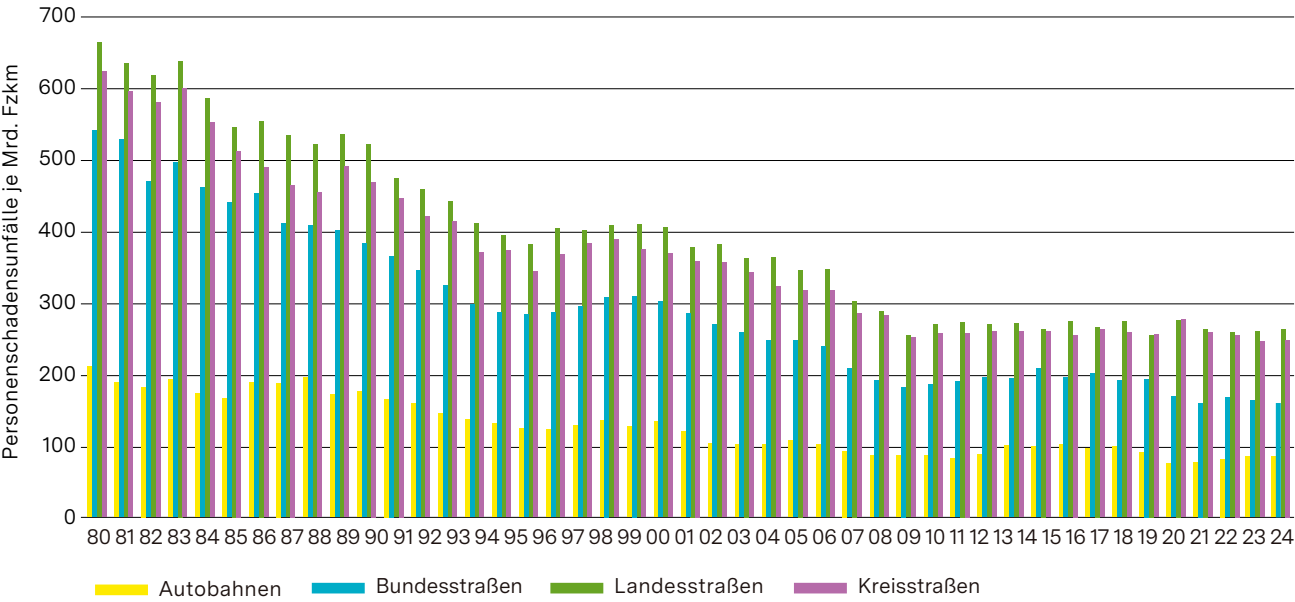
Langfristige Entwicklung der Raten der Unfälle mit Personenschaden

	2024/2000	2024/1990	2024/1980
BAB	- 32,6 %	- 51,4 %	- 59,5 %
B	- 49,0 %	- 58,8 %	- 70,9 %
L	-34,6 %	- 48,7 %	- 59,7 %
K	-30,4 %	- 44,5 %	-58,3 %

Unfallraten (Unfälle je Mrd. Kfzkm) 2024 Außerorts und Veränderung zu 2023

	Autobahnen		Bundesstraßen		Landesstraßen		Kreisstraßen	
Unfälle mit Personenschaden	85	0 %	157	- 4 %	267	2 %	259	5 %
Verletzte	137	- 2 %	243	- 3 %	375	4 %	340	6 %
Getötete	1	- 36 %	3	- 28 %	6	15 %	5	- 17 %

Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden auf Außerortsstraßen in Baden-Württemberg 1980 bis 2024



3.4 Unfallursachen

Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden waren 2024 (Anteile des Vorjahres 2023 in Klammern):

- Fehler der Fahrer:innen von Kraftfahrzeugen: Sie verursachten innerorts 69,1% (69,7%) außerorts 88,6% (88,1%) aller Personenschadensunfälle:
- | Fahrer:innen von | Innerorts (%) 2024 | Innerorts (%) 2023 | Außerorts (%) 2024 | Außerorts (%) 2023 |
|------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Pkw | 53,1 | 54,2 | 64,8 | 65,2 |
| Krädern | 6,7 | 6,9 | 14,2 | 13,6 |
| Lkw | 3,8 | 4,0 | 7,5 | 7,6 |
| anderen Kfz | 5,4 | 4,6 | 2,1 | 1,8 |
- Radfahrende verursachten innerorts 26,0% (25,6%), außerorts 10,0% (10,1%) der Personenschadensunfälle.
 - Fußgänger:innen verursachten innerorts 3,2% (3,1%) und außerorts 0,3% (0,5%) der Personenschadensunfälle.
 - Schlechte Straßenverhältnisse, insbesondere verursacht durch Schnee, Eis und Regen, waren innerorts für 3,4% (3,9%) und außerorts für 7,6% (8,1%) 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 2024 – nach Ortstagen getrennt – unterschiedlich (Vorjahreszahlen in Klammern):

Innerorts überwogen

- Abbiegen, Wenden, Einbiegen: 19,2% (18,9%)
- Missachten der Vorfahrt: 18,3% (18,7%)
- zu geringer Abstand: 10,5% (11,3%)
- nicht angepasste Geschwindigkeit: 10,2% (9,9%)
- Alkohol: 5,1% (5,2%)
- Falsche Straßenbenutzung: 4,2% (4,1%)
- Überholen: 3,0% (2,6%).

Außerorts überwogen

- Geschwindigkeit: 28,5% (28,7%)
- zu geringer Abstand: 23,3% (22,1%),
- Missachten der Vorfahrt: 13,0% (12,7%),
- Überholen: 6,5% (7,1%),
- Ab-, Einbiegen, Wenden: 6,7% (6,6%),
- Alkohol: 4,6% (5,2%).

Innerorts gehörten 2024 wie auch 2023 „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 28,5 % im Jahr 2024 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 116 (34,1%) der 340 im Jahr 2024 innerorts und außerorts insgesamt tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer:innen war ursächlich die Geschwindigkeit verantwortlich. Im Vorjahr betrug dieser Anteil 40,7%.

Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge waren 2024 beteiligt (Vorjahreszahlen in Klammern):

	innerorts (%)		außerorts (%)	
Pkw-Fahrer:innen	35,6	(35,4)	64,5	(57,1)
Krad-Fahrer:innen	12,5	(11,5)	14,3	(17,0)
Lkw-Fahrer:innen	8,7	(5,2)	6,9	(7,7)
Busfahrer:innen	1,0	(4,2)	0,0	(1,2)
Radfahrer:innen	24,0	(26,0)	9,2	(10,8)
Fußgänger:innen	8,7	(10,4)	2,3	(1,9)

Auf den Autobahnen waren Pkw-Fahrer:innen zu 55,0% (36,7%) und Kradfahrer:innen zu 10,0% (10,0 %) an Unfällen mit Getöteten beteiligt. Der Anteil der Lkw-Fahrer:innen an Unfällen mit Getöteten ist von 46,7% im Jahr 2023 auf 30,0% im Jahr 2024 gesunken.

Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme

Die Anzahl **Verunglückter** (Verletzte und Getötete) hat sich 2024 gegenüber dem Vorjahr um 1,1% auf 42.109 Verkehrsteilnehmer:innen reduziert.

Die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen reduzierte sich im Vergleich zu 2023 um 2,9% und für die Lkw-Insassen um 3,3%. Bei den Motorradfahrer:innen war eine Zunahme von 1,3% zu verzeichnen, die Anzahl verunglückter Mofa- und



Häufigste Ursache
bei den Unfällen mit
Getöteten:

**Nicht angepasste
Geschwindigkeit.**

Mopedfahrer:innen reduzierte sich um 6,5%, die der Fußgänger:innen um 0,5 %. Die Anzahl Verunglückter gegenüber dem Vorjahr reduzierte sich für Fahrradfahrer:innen (-3,8%), erhöhte sich aber für die Pedelecs (4,0 %).

Getötet wurden im Jahr 2024 340 Verkehrsteilnehmer:innen, das sind 29 weniger als im Vorjahr. Bei den Pkw-Insassen nahm die Anzahl Getöteter um 7,4 % ab, bei den Lkw-Insassen (Lkw + Sattelfahrzeuge) erhöhte sich dagegen die Anzahl der Getöteten um 57,1%. Bei den Motorradfahrer:innen ergab sich eine Abnahme im Vergleich zum Vorjahr (-14,7%), während die Anzahl der Pedelec-fahrer:innen, die bei Verkehrsunfällen getötet wurden (33 Personen), um 22,2% zunahm. Die Anzahl getöteter Radfahrer:innen (ohne Pedelecs) ist wiederum um 31,4 % gesunken und die Anzahl getöteter Fußgänger:innen um 9,8 %.

Die Zahl der **Verletzten** (Schwer- und Leichtverletzte) insgesamt lag 2024 auf dem gleichen Niveau wie 2023 bei 42.225. Abnahmen ergeben sich bei den Pkw-Insassen (-2,9%), den Lkw-Insassen (-3,8%), den Mofa-/Mopedfahrer:innen (-6,4%), den Radfahrer:innen (-3,7%) und den Fußgänger:innen (-0,3%). Dagegen nahm die Zahl der Verletzten bei den Motorradfahrer:innen um 1,6% und den Pedelec-fahrer:innen um 3,9 % zu.

Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsteilnahme

2024	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	24/23	Anteil	Anzahl	24/23	Anteil	Anzahl	24/23	Anteil
Pkw-Insassen	19.648	-2,9%	46,5%	138	-7,4%	37,4%	19.786	-2,9%	46,5%
Lkw-Insassen (+SZ)	809	-3,8%	1,9%	11	57,1%	3,0%	820	-3,3%	1,9%
MotorradfahrerInnen	3.956	1,6%	9,4%	64	-14,7%	17,3%	4.020	1,3%	9,4%
Mofa-/MopedfahrerInnen	1.279	-6,4%	3,0%	7	-22,2%	1,9%	1.286	-6,5%	3,0%
RadfahrerInnen	7.112	-3,7%	16,8%	24	-31,4%	6,5%	7.136	-3,8%	16,8%
Pedelecs	3.804	3,9%	9,0%	33	22,2%	8,9%	3.837	4,0%	9,0%
FußgängerInnen	2.901	-0,3%	6,9%	46	-9,8%	12,5%	2.947	-0,5%	6,9%
Sonstige+Rest	2.716	40,3%	6,4%	46	187,5%	12,5%	2.762	41,5%	6,5%
Insgesamt	42.225	0,0%	100,0%	340	-7,9%	100,0%	42.109	-1,1%	100,0%

Langfristige Entwicklung

- Die Anzahl verunglückter **Pkw-Insassen** lag 2024 mit 19.786 um 57 % 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 dem deutlichen Abfall 2020 und 2021 insgesamt zwischen 1998 und 2024 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 bzw. 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 2024 bei 4.020.



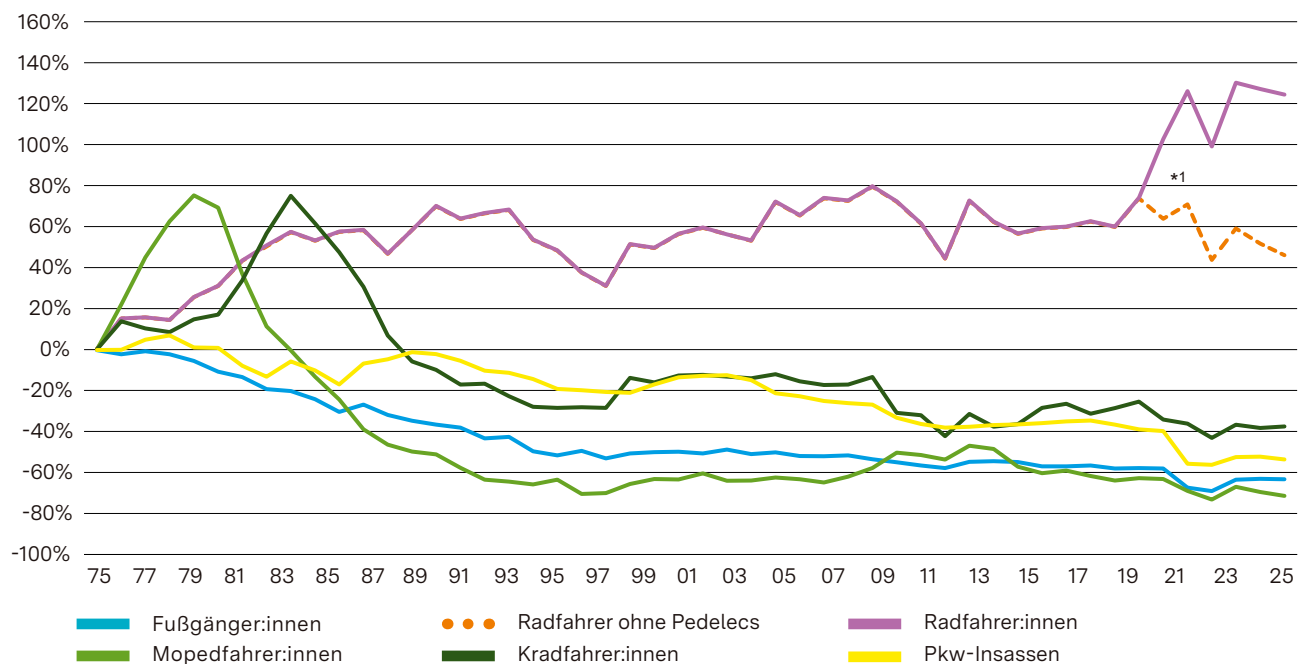
- Die Anzahl verunglückter **Mofa- und Mopedfahrer:innen** stieg zwischen 1975 und 1979 von 4.550 auf 7.988, danach war die Entwicklung überwiegend rückläufig. Ab dem Jahr 1995 stagnierte die Anzahl bzw. nahm im Zeitraum 2008 bis 2012 nochmals leicht zu und danach wieder leicht ab. Im Jahr 2024 lag die Anzahl der verunglückten Mofa- und Mopedfahrer:innen bei 1.286, dies bedeutet gegenüber dem Höchststand des Jahres 1979 einen Rückgang von 84 %.

- 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 rund 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 (11.052) bzw. einem Zuwachs gegenüber 2019 von 11,6%. 2021 war die Zahl gegenüber 2020 rückläufig (-12,0%) auf 9.727, aber 2022 ergab sich wieder eine deut-

liche Zunahme gegenüber 2021 von 15,7% auf 11.250 Verunglückte und für das Jahr 2023 eine leichte Abnahme (-1,3%) auf 11.100 Verunglückte, ebenso wie im Jahr 2024 (-1,2%) auf 10.967 Verunglückte. Der niedrigste Stand von 1975 (4.882) wurde im Jahr 2024 um 125% 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, außer in den Corona-Jahren 2020 und 2021 mit deutlich erkennbaren Rückgängen. 1975 verunglückten 8.082 Fußgänger (bisheriger Höchststand), 2024 waren es mit 2.944 64% weniger.

Verunglückte Zweiradfahrer:innen, Fußgänger:innen und Pkw-Insassen 1975 bis 2024



*1 2019 erstmals einschließlich Pedelecs

Verunglückte nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung

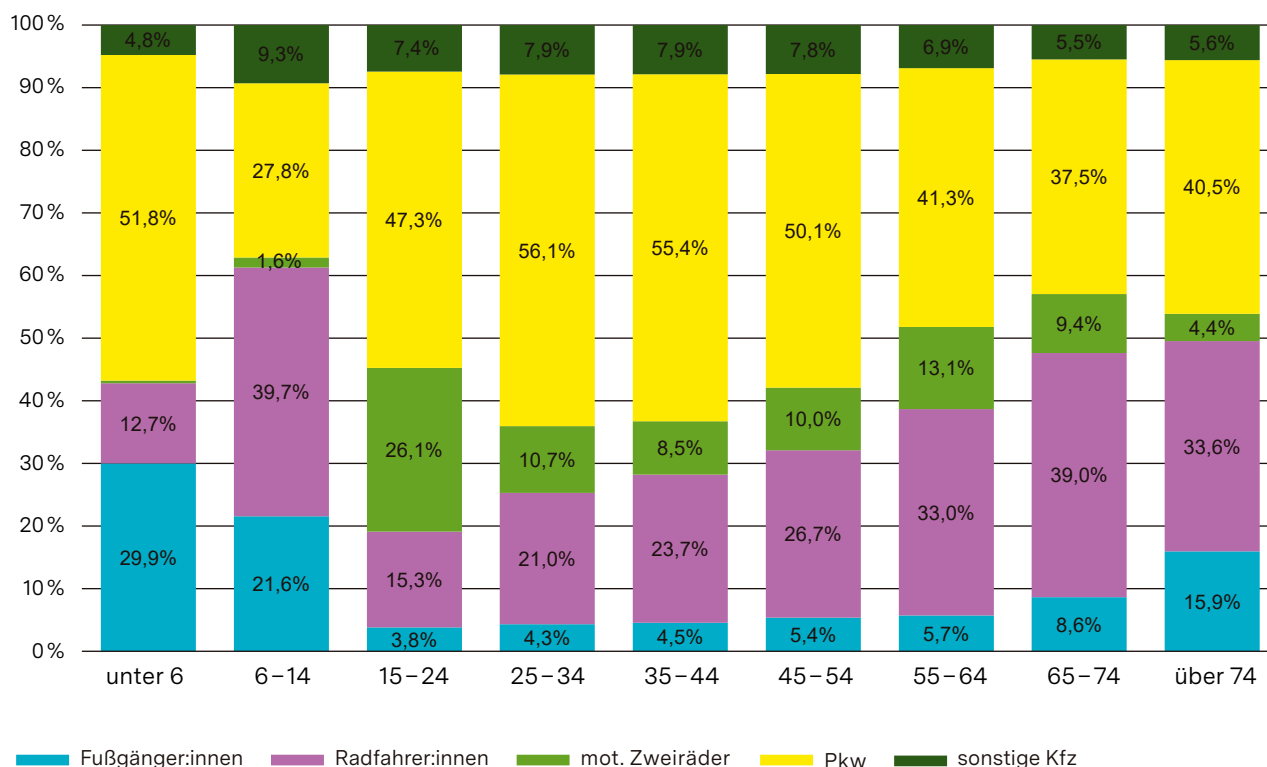
Von den in Baden-Württemberg im Jahr 2024 verunglückten 42.109 Verkehrsteilnehmer:innen waren 6, % unter 15 Jahre alt, 50,3 % lagen in der Altersklasse 15 bis 44 Jahre, 42,8 % der Verunglückten waren 45 Jahre und älter. In nahezu allen Altersklassen war die Beteiligung der Verunglückten als Pkw-Fahrer:innen 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 260 (51,8 %) oder als Fußgänger 150 (29, %).
- Bei den 6- bis 14-jährigen überwog mit 956 (39,7%) die Beteiligung als Radfahrer:innen, gefolgt von einer Verkehrsbeteiligung als Pkw-Mitfahrer:innen 670 (27,8%) und als Fußgänger:innen 519 (21,6%).
- Zwischen 15 und 24 war der Anteil der Personen, die mit motorisierten Zweirädern verunglückten, mit 2.197 (24,1%) besonders hoch. Zwischen 25 und 74 lag dieser Anteil dann zwischen 8,5 % (Altersgruppe 35 bis 44) und 13,1% (55 bis 64). Bei den über 74-jährigen Verkehrsteilnehmer:innen liegt er bei 4,4 %.



- Die in den Altersklassen ab 15 Jahre Verunglückten waren überwiegend Fahrer:innen oder Mitfahrer:innen von Pkw, dies gilt mit 56,1 % 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 39,0 % über dem der Pkw-Insassen (37,5 %).

Verunglückte nach Alter und Art der Verkehrsteilnahme 2024





4. Ausblick



Aus den automatischen Dauerzählstellen des Landes liegen Zahlen zur Verkehrsentwicklung auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes für das 1. Halbjahr 2025 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt vor:

	Kfz Mo-So [Kfz/24h]	Kfz So+Fei [Kfz/24h]
Autobahnen	1,3%	2,2%
Bundesstraßen	1,0%	1,5%
Landesstraßen	0,6%	0,7%
	Kfz Mo-Fr [Kfz/24h]	SV ⁵ Mo-Fr [Kfz/24h]
Autobahnen	0,8%	-1,5%
Bundesstraßen	1,0%	-0,7%
Landesstraßen	0,8%	-0,2%

Gegenüber dem Vorjahreszeitraum 2024 ergaben sich für das 1. Halbjahr 2025 für den Gesamtverkehr (Kfz) überwiegend leichte Zunahmen. Montags bis sonntags nahm der Verkehr auf Autobahnen um 1,3%, auf Bundesstraßen um 1,0% und auf Landesstraßen um 0,6% zu. Die Zunahmen werktags (Mo-Fr) unterscheiden sich davon nur geringfügig.

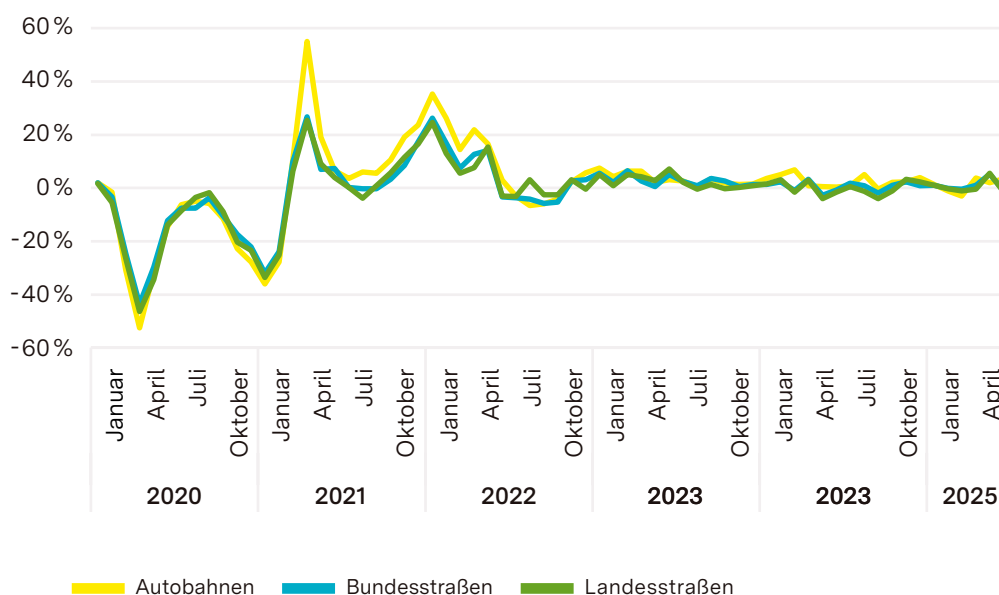
Beim Schwerverkehr (SV) ergeben sich für das 1. Halbjahr 2025 werktags im Vergleich zum Vorjahreszeitraum Abnahmen, auf Autobahnen - 1,5%, auf Bundesstraßen - 0,7% und auf Landesstraßen - 0,2%.



Der Verlauf der monatlichen DTV-Änderungsraten jeweils bezogen auf den Vorjahresmonat zeigt für das 1. Halbjahr 2025 wie schon seit dem Jahr 2023 einen gedämpften Verlauf im Vergleich zu den Jahren 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 September 2025 eine Abnahme von 3,0% gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf 293.867 Pkw. 43.363 dieser Fahrzeuge waren Diesel-Pkw. Für diese Fahrzeuggruppe bedeutet dies eine Abnahme gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 19,7%.

DTV-Änderungsraten 2021 - 2024 und 1. Halbjahr 2025 jeweils gegenüber Vorjahresmonat



⁵ Schwerverkehr (Kfz > 3,5 t zul. Gesamtmasse)

Von den Pkw-Neuzulassungen in Baden-Württemberg Januar-September 2025 waren über die Hälfte (63,0 %) mit alternativen Antrieben (Elektro (BEV), Hybrid, Plug-In, Brennstoffzelle, Gas, Wasserstoff) ausgestattet. Dies sind 15,7 % mehr als im Vorjahreszeitraum und entspricht 185.037 neu zugelassene Pkw mit alternativem Antrieb.

Die Anzahl der Neuwagen mit ausschließlich elektrischer Energiequelle (59.351) ist gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 23,3 % angestiegen. Dies führte zu einem Neuzulassungsanteil der BEV von 20,2 %, der deutlich über deren Neuzulassungsanteil im Vorjahreszeitraum von 15,9 % liegt.

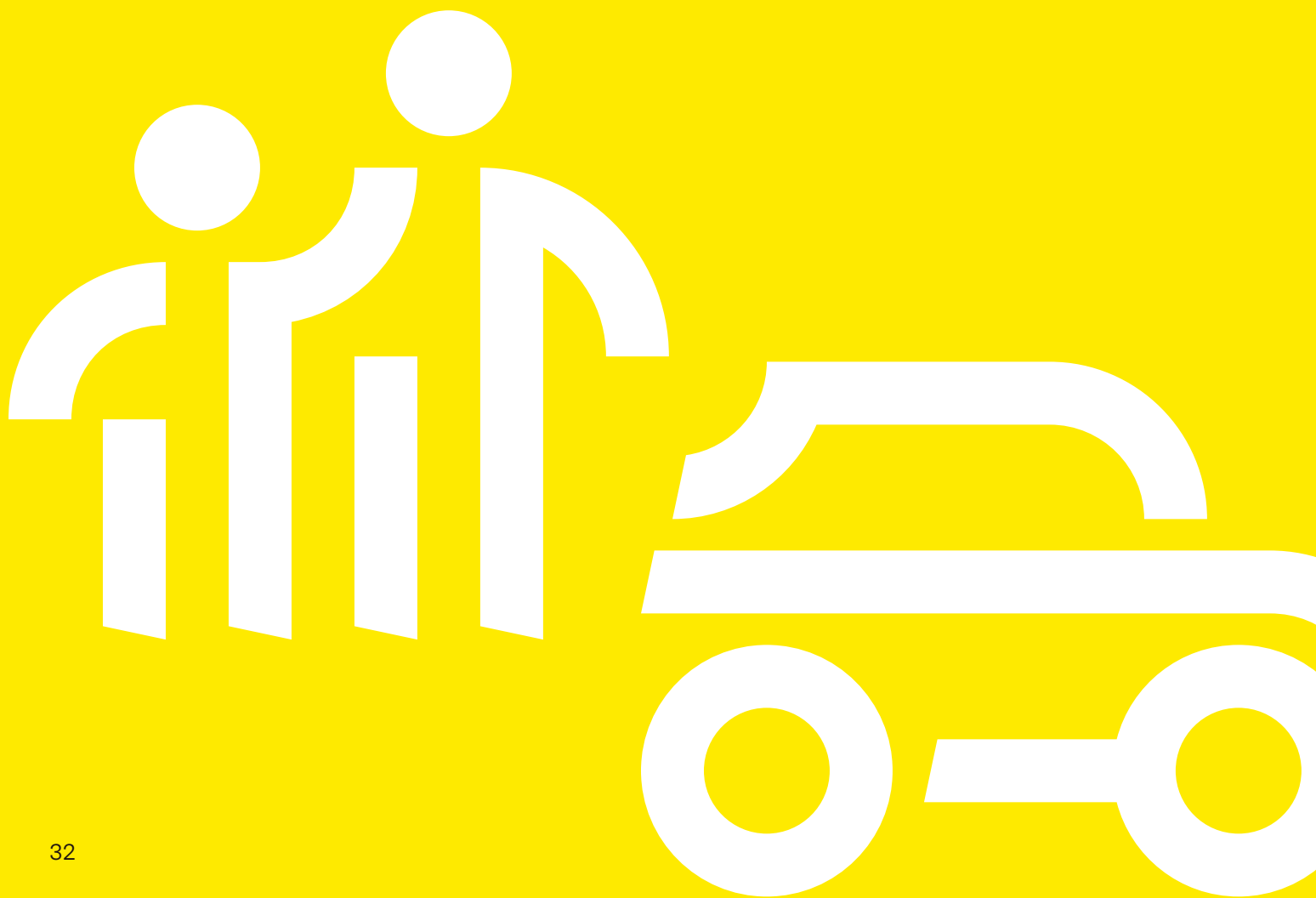
Sowohl bei den Flüssiggas-Pkw haben die Neuzulassungen Januar bis September 2025 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum abgenommen (-20,1 %) als auch bei den Erdgas-Pkw (-85,7 %). Der Anteil der gasbetriebenen Fahrzeuge an den Pkw-Neuzulassungen insgesamt ist gering und liegt unter 1 %.

Vorläufige Zahlen zur Unfallentwicklung auf den Straßen des Landes insgesamt lagen vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg für Januar bis August 2025⁶) vor:

Unfälle mit Personenschaden	2,0 %
dabei:	
Getötete	10,5 %
Schwerverletzte	- 5,7 %
Leichtverletzte	2,4 %

Auf den Straßen des Landes insgesamt hat sich die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden in den ersten 8 Monaten 2025 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 2,0 % erhöht.

⁶ vorläufige Zahlen



Quellen

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg, Ergebnisse Jahr 2024.

www.mobidata-bw.de

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 2024 (UJ09, UJ14, UJ22)

Statistische Berichte Baden-Württemberg, Artikel-Nr. 3562 25007 Verkehr, 03.11.2025, Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg August 2025

www.statistik.baden-wuerttemberg.de

Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, Statistische Mitteilungen, Bestandszahlen FZ 1, FZ 8, FZ 10, FZ 11 und FZ 27

www.kba.de

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

www.destatis.de

Impressum

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg,
Dorotheenstraße 8, 70173 Stuttgart
www.vm.baden-wuerttemberg.de, poststelle@vm.bwl.de
Stand: November 2025

Bearbeitung:
AVISIO 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.

Bildnachweis:

Titel: Werner Dieterich/WESTEND61; Seite 3: Martin Stollberg/Ministerium für Verkehr; Seite 3: ollo/istockphoto; Seite 13: Ilhan Balta/Adobe Stock; Seite 17: imagebroker/imago; Seite 18: boophuket/Adobe Stock; Seite 20: David Breidert/Adobe Stock; Seite 29: Lukas Breusch/Ministerium für Verkehr; Seite 30: Halfpoint/Adobe Stock (links), Lukas Breusch/Ministerium für Verkehr (rechts)



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

