



# Straßenverkehr in Baden-Württemberg

 Jahresvergleich 2019/2018



Baden-Württemberg



## BITTE MEHR RÜCKSICHT!



**V**iel Verkehr bedeutet leider immer noch ein hohes Risiko für die Verkehrsteilnehmer\*innen. Während die technischen Vorkehrungen und Verbesserungen im Auto die Fahrgäste besser schützen, sind Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen ziemlich ungeschützt. Es ist die Aufgabe der Politik die notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen, damit auch die schwachen Verkehrsteilnehmer\*innen geschützt werden und damit die Sicherheit im Straßenverkehr steigt. Als Minister für Verkehr ist mir ein besonders wichtiges Anliegen, dass wir durch Umsicht und Rücksicht Unfälle möglichst vermeiden.

Die Landesregierung verfolgt dabei das Ziel „Vision Zero“ – eines Straßenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte. Während es nach wie vor zu viele schwere Unfälle auf den Straßen in Baden-Württemberg gibt, zeigt der rückläufige Trend der verunglückten Personen im Straßenverkehr auch, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Die Zahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen ist seit dem Jahr 1970 sukzessive gesunken – im Jahr 2019 ist sie um fast 40% geringer als vor ca. 50 Jahren. Allerdings gibt es in den letzten Jahren keine größeren Rückgänge mehr. Wir brauchen mehr wirksame Maßnahmen, um die „Vision Zero“ zu erreichen und einen möglichst sicheren Straßenverkehr für die Verkehrsteilnehmer\*innen zu schaffen.

Die Ursachen für Unfälle im Straßenverkehr sind oft mangelnde Aufmerksamkeit, Ablenkung und zu hohe und nicht angepasste Geschwindigkeiten. Auch im Verhältnis des motorisierten Verkehrs und der selbstaktiven Mobilität auf der Straße zeigt sich, dass mehr Rücksichtnahme geboten ist. Während die Zahl der Fahrradfahrer\*innen, ob auf E-Bikes, Pedelecs oder auf nicht motorisierten Fahrrädern, erfreulicherweise stark anwächst, steigt auch die Unfallgefahr –

auf diesen Umstand müssen sich alle Verkehrsteilnehmer\*innen einstellen und angepasst unterwegs sein. Besonders beunruhigend ist der starke Anstieg verunglückter Personen, die mit dem Pedelec oder dem E-Bike unterwegs waren. Die Anzahl der verunglückten Radfahrer\*innen ist weiterhin Anlass für Besorgnis.

Daher möchte ich an alle Verkehrsteilnehmer\*innen appellieren, sich gemäß dem Motto „mit Rücksichtnahme ans Ziel kommen“ zu verhalten. Denken Sie nicht nur an Ihre eigene Sicherheit, sondern achten Sie aufeinander. Mit einer defensiven Fahrweise, einer angepassten Geschwindigkeit, ausreichend Abstand und der Einhaltung der Verkehrsregeln kommen alle sicher ans Ziel. Gemeinsam erreichen wir so das wichtige Ziel der „Vision Zero“.

Unabhängig davon ist auch die Verkehrswende ein zentraler Baustein der Verkehrssicherheit. Zum einen brauchen wir im gesamten Land ein durchgängiges, sicheres und ausreichendes Netz an Rad- und Fußwegen – damit die Rahmenbedingungen für ein sicheres Vorankommen auf dem Rad oder zu Fuß gesichert sind. Zum anderen ist aber auch der Umstieg auf Bus, Bahn oder das Zurücklegen von Strecken zu Fuß oder mit dem Rad ein Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit. Das Land wird diese Angebote attraktiv ausbauen und auch darauf achten, dass die Kombination aller Verkehrsmittel problemlos und digital unterstützt in Anspruch genommen werden kann. Lassen Sie uns gemeinsam eine nachhaltige und sichere Mobilität für Baden-Württemberg verwirklichen! Wir alle, einschließlich des Klimas uns der Umwelt, werden davon profitieren.

Ihr

Winfried Hermann MdL

Minister für Verkehr Baden-Württemberg



## WIR GESTALTEN DIE MOBILITÄT DER ZUKUNFT AKTIV MIT

Das Regierungspräsidium Tübingen gestaltet die Mobilität der Zukunft bereits heute aktiv und entscheidend mit. Mit unserer Mobilitätszentrale Baden-Württemberg

leisten wir auf vielfältige Art und Weise einen wichtigen Beitrag für eine sichere und störungsfreie Fahrt auf unseren Straßen und zur nachhaltigen und smarten Mobilität der Zukunft. Über virtuelle Plattformen und Apps helfen wir mit, dass sich jeder einzelne Mensch sein Verkehrsmittel individuell und passgenau aussuchen und so nachhaltig, schnell und bequem von A nach B kommen kann. Unsere Mobilitätszentrale Baden-Württemberg ist Innovationsmotor, Think Tank, Dienstleister und Fachkompetenzzentrum für die Mobilität auf Straßen und für die multi- und intermodale Vernetzung des Verkehrsträgers „Straße“ mit allen anderen Verkehrsträgern. Und sie ist Vorreiter im Bereich der Mobilitätsdaten und Verkehrsinformationen.

In der Broschüre „Jahresvergleich 2019/2018“ stellt unsere Mobilitätszentrale die landesweite Entwicklung des Straßenverkehrs dar. Der Vergleich

der Verkehrszahlen der Jahre 2019 mit dem Vorjahr 2018 zeigt eine nur leichte Senkung des Verkehrs auf den Außerortsstraßen. Diese fiel auf den Autobahnen mit minus 0,3 Prozent etwas höher aus als auf den Landes- und Kreisstraßen mit minus 0,2 Prozent. Für die Bundesstraßen ergab sich eine geringfügige Zunahme. Erfreulich ist, dass die Zahl der Unfälle mit Personenschäden und mit verletzten Personen um 2,7 Prozent spürbar abgenommen hat. Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten hat sich um immerhin 0,7 Prozent verringert.

All dies zeigt aber auch: Es gibt noch viel zu tun, um den Verkehr noch flüssiger, sicherer und nachhaltiger zu machen und den Bürgerinnen und Bürgern und unserer Wirtschaft die individuelle Mobilität weiterhin zu gewährleisten.

Ihr

Klaus Tappeser

Regierungspräsident des Regierungsbezirks Tübingen





# 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 2019 gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken. Der Kfz-Bestand hat 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 im Durchschnitt um weniger als -1%. Zwischen den Straßengruppen gab es mit -0,3% auf den Autobahnen und +0,1% auf den Bundesstraßen und -0,2% auf den Landes- und Kreisstraßen keine nennenswerten Unterschiede.

Die Jahresfahrleistung lag auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Verkehrs insgesamt mit 67,102 Mrd. Kfzkm um -0,2% niedriger als im Vorjahr.

Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden verringerte sich auf allen Straßen insgesamt gegenüber 2018 auf 36.313 (-2,7%). Die Anzahl der Verletzten sank bei diesen Unfällen ebenfalls auf 46.803 (-2,7%). Bei Straßenverkehrsunfällen wurden 437 Personen getötet, das sind gegenüber dem Vorjahr 3 Personen weniger (-0,7%), davon außerorts 323 (-1,2%), innerorts

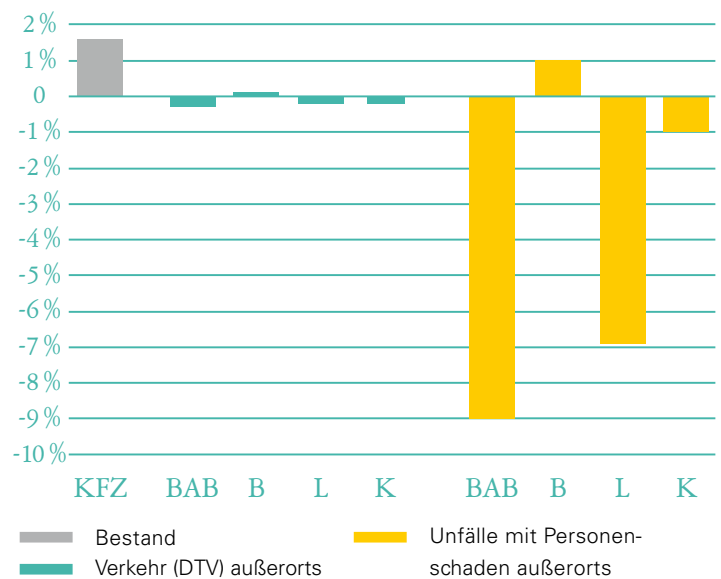
114 (+0,9%). Auf den Autobahnen des Landes wurden 2.221 Personenschadensunfälle registriert (-9,0%), bei Verkehrsunfällen wurden dort 42 Personen getötet, 8 weniger als im Vorjahr.

Die Unfallrate der Personenschadensunfälle ist auf den betrachteten Außerortsstraßen insgesamt für 2019 im Vergleich zu 2018 von 184 auf 179 Unfälle je Mrd. Kfzkm gesunken.

Der Kfz-Bestand (ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge) erhöhte sich um +1,6% auf 8,237 Mio. Fahrzeuge zum 31.12.2019.

## VERÄNDERUNGSRATEN 2019/2018 IN BADEN-WÜRTTEMBERG

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



## VERÄNDERUNGSRATEN 2019/2018 IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Außerorts	Durchschnittlicher täglicher Verkehr		Jahresfahrleistung		Unfälle mit Personenschaden		Unfallraten der Unfälle mit Personenschaden	
	Kfz/24h	2019/18	Mrd. Kfzkm	2019/18	Anzahl	2019/18	je Mrd. Kfzkm	2019/18
Autobahnen	63.960	-0,3%	24,606	-0,3%	2.221	-9,0%	90	-8,7%
Bundesstraßen	14.550	0,1%	18,412	-0,2%	3.549	1,0%	193	1,2%
Landesstraßen	5.340	-0,2%	15,012	-0,1%	3.816	-6,9%	254	-6,8%
Kreisstraßen	2.695	-0,2%	9,072	-0,2%	2.314	-1,0%	255	-0,8%

## 2 VERKEHR

### 2.1 KFZ-BESTAND

Der **Kfz-Bestand** (Kfz mit amtlichem Kennzeichen) hat in Baden-Württemberg 2019 weiter zugenommen. Am Jahresende waren 8,237 Mio. Kraftfahrzeuge registriert, das bedeutet gegenüber dem 31.12.2018 einen Anstieg um +1,6%. Damit lag der Zuwachs nahezu unverändert zum Vorjahr (2018/2017: +1,7%). Der Anteil der in Baden-Württemberg zugelassenen Kfz am bundesweiten Kfz-Bestand betrug am Jahresende 2019 14,2%. Mit einer Zunahme von +1,5% fiel die Kfz Bestandsentwicklung im Bundesgebiet etwas niedriger aus als in Baden-Württemberg.

Der **Pkw-Bestand** in Baden-Württemberg am 31.12.2019 betrug 6.723.070 Fahrzeuge, das waren 81,6% 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 33,3% (Vorjahr 33,2%), im Bundesgebiet 34,2% (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 2018 nicht geändert.

13,2% des Pkw-Bestandes in Baden-Württemberg waren Allrad-Pkw (Vorjahr 12,4%), im Bundesgebiet waren es 11,7% (Vorjahr 10,9%). In Baden-Württemberg, sowie im Bundesgebiet, ist der Bestand an Allrad-Pkw gegenüber 2018 um +8,3% gestiegen.

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 36,7% höher als in Baden-Württemberg mit 34,2%. Umgekehrt waren die Verhältnisse bei den hub-

raumstärkeren Pkw mit 2.000 ccm und mehr. Ihr Anteil war im Bundesgebiet mit 14,3% niedriger als in Baden-Württemberg, wo 16,2% der am Jahresende 2019 zugelassenen Pkw in die hubraumstarke Klasse fielen. Der Anteil der kleinen Hubraumklasse ist 2019 sowohl in Baden-Württemberg als auch im Bundesgebiet weiter gestiegen. In der mittleren Hubraumklasse blieben die Anteile nahezu unverändert, in der Klasse 2.000 ccm und mehr haben sie sich gegenüber 2018 um -0,6% bzw. -0,3% verringert. 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 betrug die Anteile damals 54,8% bzw. 19,2%.

Hubraumklasse	Anteile an Pkw gesamt in 2019	
	BW	Bundesgebiet
weniger als 1.400 ccm	34,2 %	36,7 %
1.400 bis < 2.000 ccm	49,6 %	49,0 %
2.000 ccm und mehr	16,2 %	14,3 %

Der Bestand an **Nutzfahrzeugen**<sup>1)</sup> betrug am 31.12.2019 in Baden-Württemberg 815.164 Fahrzeuge, das waren 9,9% des Kfz-Bestandes des Landes und 13,7% des Nutzfahrzeugbestandes im Bundesgebiet. Den größten Anteil an den Nutzfahrzeugen hatten in Baden-Württemberg die Lastkraftwagen (388.734, 47,7%) gefolgt von den land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (239.656, 29,4%).

Der Bestand an **Krafträdern** betrug am 31.12.2019 in Baden-Württemberg 698.756 Fahrzeuge, das waren 8,5% des Kfz-Bestandes des Landes und 15,5% des Krad-Bestandes im Bundesgebiet. Mit +1,6% lag der Zuwachs des Krad-Bestandes etwas höher als die Entwicklung beim Pkw-Bestand (+1,5%). Seit 1980 hatte der

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

2019:  
mehr als **8,2** Millionen  
KFZ in Baden-  
Württemberg.



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 2019 mit 13,6% auf dem gleichen Niveau wie im Vorjahr. Er lag damit auch 2019 wieder etwas über dem entsprechenden Anteil im Bundesgebiet von 13,2% (Vorjahr 13,3%).

Die Kraftfahrzeugdichte betrug in Baden-Württemberg 744 (Vorjahr 736) Kfz/1.000 Einwohner\*innen. Sie lag damit um 6,1% über dem entsprechenden Wert im Bundesgebiet von 701 (Vorjahr 692). Der Regierungsbezirk mit der

höchsten Kfz-Dichte war Tübingen mit 795 (Vorjahr 786) Kfz/1.000 Einwohner\*innen gefolgt von den Regierungsbezirken Stuttgart mit 751 (Vorjahr 742), Freiburg mit 741 (Vorjahr 733) und Karlsruhe mit 703 (Vorjahr 696) Kraftfahrzeugen auf 1.000 Einwohner\*innen. Unter den Kreisen und kreisfreien Städten hatte der Hohenlohekreis mit 958 (Vorjahr 945) Kfz/1.000 Einwohner\*innen weiterhin die höchste Dichte. Die niedrigste Dichte wurde vom Kraftfahrt-Bundesamt wiederum für die Stadt Heidelberg mit 437 (Vorjahr 433) Kfz/1.000 Einwohner\*innen ausgewiesen. Weniger als 500 Kfz/1000 Einwohner wurden ansonsten nur noch für die Stadt Freiburg im Breisgau mit 480 (Vorjahr 476) Kfz/1000 Einwohner registriert.

#### KRAFTFAHRZEUGBESTÄNDE AM 31.12.2019 UND VERÄNDERUNGEN ZU 2018

	KFZ	PKW	NFZ <sup>1)</sup>	KRAD
<b>Baden-Württemberg</b>				
Bestand 2019	8.236.990	6.723.070	815.164	698.756
Veränderung 2019/2018	+ 1,6 %	+ 1,5 %	+ 2,3 %	+ 1,6 %
Anteil am Bundesgebiet	14,2 %	14,1 %	13,7 %	15,5 %
<b>Bundesgebiet</b>				
Bestand 2019	58.158.344	47.715.977	5.935.957	4.506.410
Veränderung 2019/2018	+ 1,5 %	+ 1,3 %	+ 2,9 %	+ 1,5 %

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

**BESTANDSENTWICKLUNG IN  
BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2019**

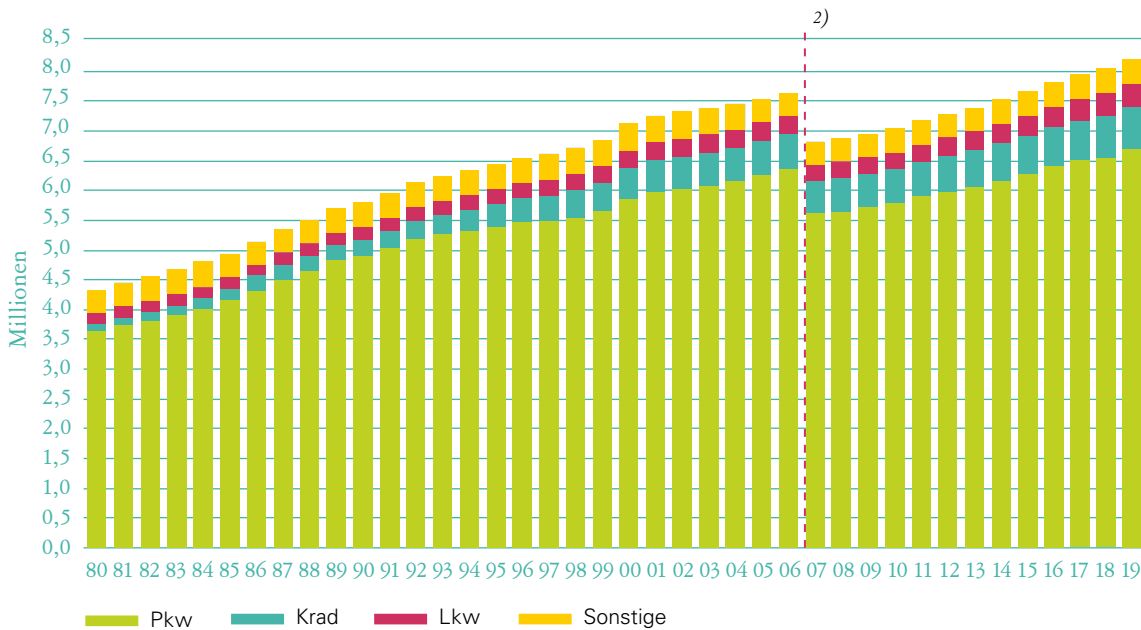
Wegen einer im März 2007 vollzogenen Umstellung der Bestandsstatistik<sup>2</sup> beziehen sich die Ausführungen in den nächsten Absätzen auf die Zeiträume 1980 bis 2006 und 2007 bis 2019.

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 + 20,9% angestiegen. Dabei erhöhte sich der Pkw-Bestand um + 19,4%, der Bestand an Kraffrädern nahm um + 31,5% zu und bei den Lkw gab es einen Zuwachs von + 40,7%.

**KRAFTFAHRZEUGBESTÄNDE (31.12.)  
IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2019**



**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 (rund 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.

<sup>2)</sup> In den früheren Statistiken des KBA war die Anzahl der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge enthalten. Seit dem 01.03.2007 gelten alle Arten von Abmeldungen – also auch die sogenannten vorübergehenden Stilllegungen – als „Außerbetriebsetzungen“. Dies hat zur Folge, dass der Fahrzeugbestand nunmehr lediglich den „fließenden Verkehr“ einschließlich 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.

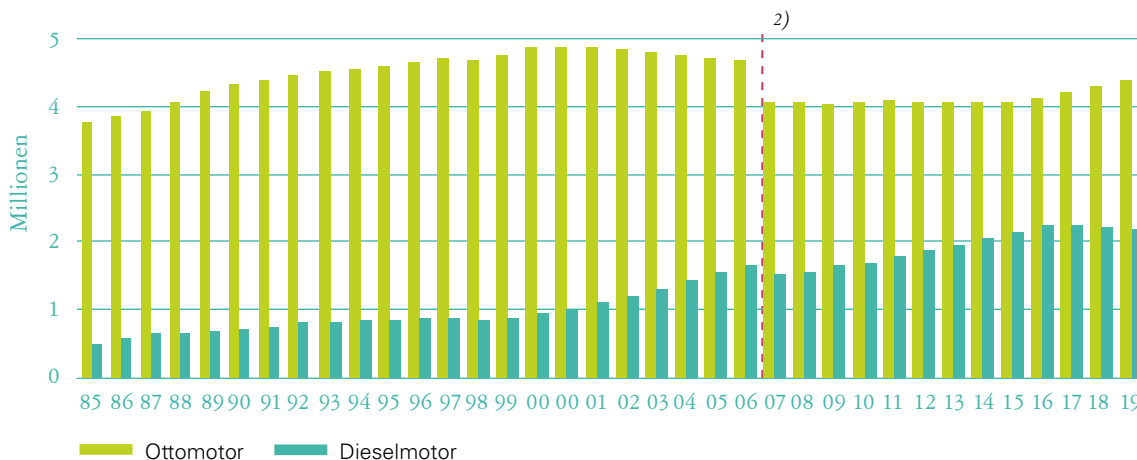


**TRENDWENDE:**  
 Weitere Abnahme  
 des Bestands an  
 Diesel-PKW.

Seit 2007 ist der Bestand an Pkw mit Ottomotor um +7,4% angestiegen, der Bestand an Pkw mit Dieselmotor hat dagegen um +42,4% 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 und 2019 fort. 2019 betrug der Anteil 33,4%.

Zum 31.12.2019 hat sich der Bestand an Benzin-Pkw gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt um +2,2% erhöht. Im Jahr 2018 ist erstmals seit 2007 der Bestand der Diesel-Pkw rückläufig gewesen (-0,9%). Auch 2019 ergab sich eine weitere Abnahme bei den Diesel-Pkw von diesmal -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 2019/2018 wie bereits in den letzten drei Jahren bei den Benzin-Pkw 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 2019 (BIS 2000 STAND 01.07, DANN 31.12.)**



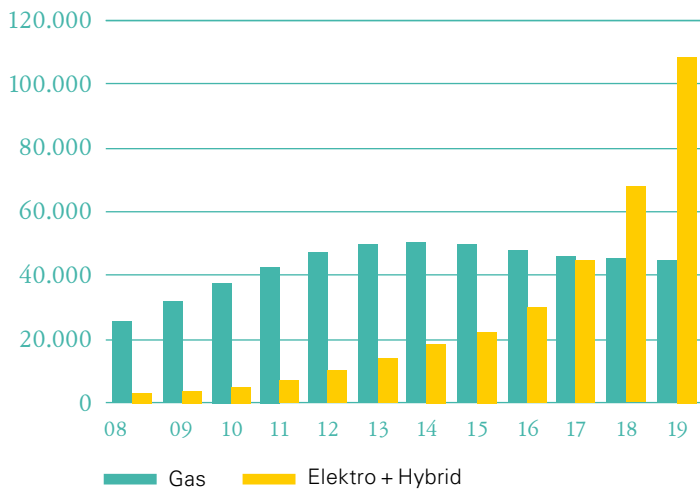
Durch Gas angetrieben wurden bis Ende 2019 44.791 Pkw. 2015 hat sich der Bestand der durch Gas angetriebenen Fahrzeuge mit -1,6% erstmals rückläufig entwickelt. Diese Entwicklung hat sich in den folgenden Jahren fortgesetzt und liegt 2019 bei -1,4%. Damit hat sich der Anteil der durch Gas angetriebenen Pkw am Pkw-Bestand des Landes insgesamt vom Höchstwert 0,82% am Jahresende 2014 auf 0,67% Ende 2019 weiter verringert. Bundesweit lag der Anteil mit 0,95% (Vorjahr 1,01%) etwas höher.

ridantrieb (+61,7%). Mit 24.863 Elektrofahrzeugen und 83.941 Hybridfahrzeugen beträgt der Anteil dieser beiden Antriebsarten zusammen am Pkw-Bestand insgesamt am 31.12.2019 jedoch lediglich 1,62% (Bundesgebiet 1,42%).

Erhöht haben sich im Jahresvergleich die Bestände an Pkw mit Elektro- (+55,4%) und Hyb-

Seit 2014 hat sich der Bestand an Pkw mit Gasantrieb um rd. -11% reduziert. Der Bestand an Pkw mit Elektro- und Hybrid-Antrieb hat sich im gleichen Zeitraum um das nahezu 6-fache von 18.629 auf 108.804 Fahrzeuge erhöht. Im Zeitraum von 2008 hat sich der Anteil sogar um das mehr als 33-fache erhöht.

**ANZAHL PKW MIT GAS-SOWIE ELEKTRO-UND HYBRID-ANTRIEB IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2008 BIS 2019**



Erhöhung des Pkw-Bestands mit **ELEKTRO-UND HYBRIDANTRIEB** seit 2008 um das 33-fache, Anteil am Pkw-Bestand insgesamt jedoch nur 2%.

Im Vergleich der Elektro- und Hybrid-Pkw zwischen den Bundesländern untereinander liegt Baden-Württemberg bei den Pkw mit Elektroantrieb mit einem Anteil von 0,37% am Pkw-Bestand insgesamt hinter Hamburg (0,42%), und Bayern (0,38%) an dritter Stelle. Bei den Pkw mit Hybridantrieb liegt Baden-Württemberg mit einem Anteil von 1,25% an sechster Stelle. Dieser Anteil liegt etwas höher als der bundesweite Anteil der Hybrid-Pkw am Pkw-Bestand im Bundesgebiet von 1,13%.

**2.2 DURCHSCHNITTLICHE TÄGLICHE VERKEHRSTÄRKEN (DTV)**

Die Berechnungen zur Verkehrsentwicklung 2019/2018 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 2019 für die Autobahnen und Außerorts-Bundesstraßen fortgeschrieben werden ([www.svz-bw.de](http://www.svz-bw.de)).

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** 2019 auf den freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs folgende DTV-Werte und Veränderungen gegenüber 2018<sup>1)</sup>:

	DTV (Kfz/24 h)	Veränderungen 2019/2018	
BAB	63.960	- 190	- 0,3 %
B	14.550	+ 10	+ 0,1 %
L	5.340	- 10	- 0,2 %
K	2.695	- 5	- 0,2 %

Auf den Außerortsstraßen des Landes gab es 2019 im Vergleich zum Vorjahr nur schwache Verkehrsänderungen. Diese fielen auf den Autobahnen mit -0,3% etwas höher aus als auf den Landes- und Kreisstraßen (-0,2%). Für die Bundesstraßen ergab sich eine geringfügige Zunahme (+0,1%). Insgesamt ist der Kfz-Verkehr 2019 gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken.

<sup>1)</sup> Alle DTV-Werte auf die Ergebnisse der SVZ 2015 abgeglichen.

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

An den Werktagen Montag bis Freitag zeigt die Verkehrsentwicklung auf den Autobahnen mit -0,6% eine leichte Abnahme, die im Vergleich zu dem Verlauf an allen Tagen des Jahres (-0,3%) etwas höher liegt. Auf den Bundesstraßen war die Abnahme werktags bei -0,1% und für die Landes- und Kreisstraßen ergab sich -0,2% für die Verkehrsentwicklung an den Werktagen Montag bis Freitag.

	Veränderungen der DTV-Werte 2019/18	
	Sonn-/Feiertage	Montag – Freitag
BAB	+0,7 %	-0,6 %
B	+0,6 %	-0,1 %
L	-0,8 %	-0,2 %
K	-0,8 %	-0,2 %

An den Sonn- und Feiertagen zeigen die Verkehrsentwicklungen generell höhere Veränderungen. Auf den Autobahnen und Bundesstraßen betragen die Zunahmen +0,7% bzw. +0,6%. Für die Landesstraßen ergab sich eine Abnahme von -0,8%.

Auch der Schwerverkehr (SV, Kfz>3,5 t zul. Gesamtgewicht) nahm 2019 auf den betrachteten Straßengruppen ab. Die Abnahme gegenüber 2018 war auf den Autobahnen ähnlich wie beim Kfz-Verkehr. Auf Bundesstraßen ist der Schwerverkehr um -1,3% gesunken, auf Landes- und Kreisstraßen um -1,8%.

### HOCHBELASTETE STRECKENABSCHNITTE

Der am höchsten belastete Autobahnabschnitt lag 2019 wie in den Vorjahren auf der A8 westlich des Autobahnkreuzes Stuttgart mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von rd. 160.653 Kfz/24h. Es folgten die A5 nördlich des Autobahndreiecks Karlsruhe mit 144.613 Kfz/24h und die A81 Böblingen mit 129.982 Kfz/24h. Für die A6 wurde bei Hockenheim die höchste Belastung mit 97.677 Kfz/24h registriert.

Hochbelastete Bundesstraßenabschnitte lagen auch 2019 wieder insbesondere auf den zweibahnig ausgebauten Strecken. Die Werte der höchst belastenden Zählstellen sind:

B 10	Stuttgart-Zuffenhausen	78.528 Kfz/24 h
B 10	Stuttgart-Hedelfingen	70.496 Kfz/24 h
B 27	Echterdingen	70.805 Kfz/24 h
B 10	Plochingen	66.240 Kfz/24 h
B 10	Ulm-Nord	60.824 Kfz/24 h
B 14	Korb	59.338 Kfz/24 h
B 29	Grunbach	55.949 Kfz/24 h
B 27	Kornwestheim	52.451 Kfz/24 h

Die stärksten Verkehrszunahmen gegenüber 2019 wurden bei den Autobahnen auf der A6 der Zählstelle Sinsheim (+7,3%) und auf der A6 an der Zählstelle Walldorf (+6,6%) registriert.

Bei den Bundesstraßen wurde der höchste Verkehrszuwachs auf der B 311 an der Zählstelle Ertingen (+ 18,1 %) und bei den Landesstraßen auf der L 343 an der Zählstelle Schömberg mit + 10,8 % gemessen.

**LANGFRISTIGE DTV-ENTWICKLUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG**

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.

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 wieder-

um 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 erstmal seit 2012 etwas rückläufig zum Vorjahr (- 0,5%).

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 %.

**DURCHSCHNITTLICHE TÄGLICHE VERKEHRSTÄRKEN AUF AUSSERORTSSTRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2019**



### 2.3 JAHRESFAHRLEISTUNGEN

Aufgrund der nur relativ geringen Längenveränderungen zwischen 2018 und 2019 unterscheiden sich die Entwicklungen der Jahresfahrleistungen nur geringfügig von den Entwicklungen der der DTV-Werte. Auf den Autobahnen des Landes wurden von den Kraftfahrzeugen im Jahr 2019 rd. 24,606 Mrd. Kfzkm zurückgelegt.

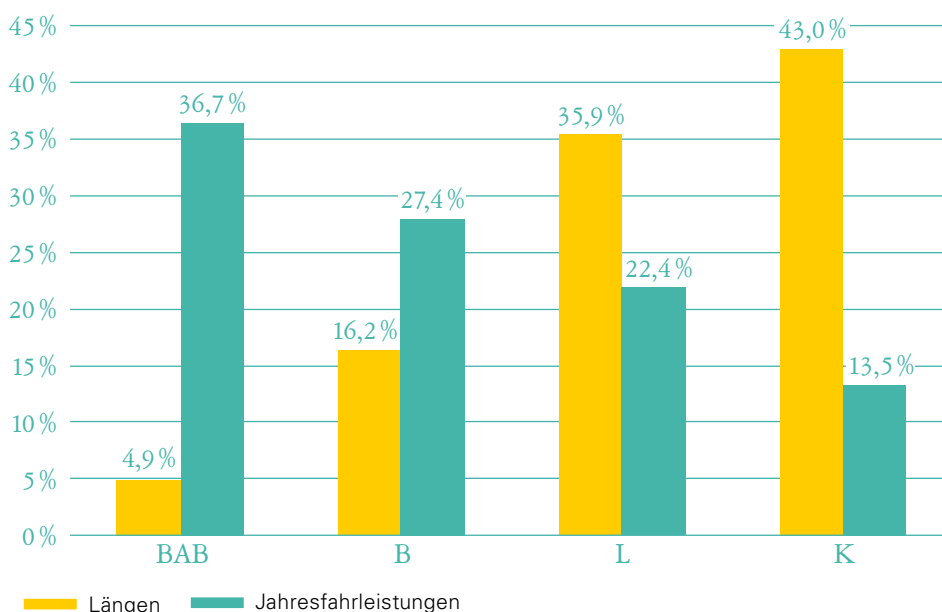
**AUTOBAHNEN:**  
Knapp **5%** der Länge der Außerortsstraßen (BAB, B, L, K) aber **37%** der Jahresfahrleistung.

	Netzlänge 01.01.2019 (km)*	Veränderung 2019/2018	Fahrleistung 2019 (Mrd. Kfzkm)	Veränderung 2019/2018
Autobahnen	1.054	0,0 %	24,606	-0,3 %
Bundesstraßen	3.467	-0,3 %	18,412	-0,2 %
Landesstraßen	7.702	0,1 %	15,012	-0,1 %
Kreisstraßen	9.223	0,0 %	9,072	-0,2 %
BAB+B+L+K	21.446	0,0 %	67,102	-0,2 %

Damit wurden auf den Autobahnen auch 2019 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 2019 von allen Kraftfahrzeugen 67,102 Mrd. Kfzkm zurückgelegt. Das sind gegenüber dem Vorjahr -0,2% weniger und gegenüber 1980 +85,4% mehr. Auf den Auto-

bahnen hat sich die Fahrleistung seit 1980 mehr als verdoppelt (+114%). Im Jahr 2019 betrug der Fahrleistungsanteil der Autobahnen 36,7%. 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 13,5% stand ein Längenanteil von 43,0% gegenüber.

**LÄNGEN- UND JAHRESFAHRLEISTUNGSANTEILE 2019**



\* 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-Ver-

kehrs 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 2019 für den grenzüberschreitenden Verkehr insgesamt eine gesicherte Datenbasis zur Verfügung.

### ERGEBNISSE NACH FAHRZEUGARTEN

Für das Jahr 2019 wurden folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken im grenzüberschreitenden Kfz-Verkehr Baden-Württembergs ermittelt (siehe Tabelle unten).

An den Grenzübergängen nach Frankreich und zur Schweiz hat der durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um +0,2 % zugenommen (2018/2017: +1,3 %). Für die Grenzübergänge nach Frankreich ergab sich ein Zuwachs von +1,9 %, an den Grenzen zur Schweiz ergab sich eine Abnahme von -0,7 %.

Der Personenverkehr mit Frankreich hat bei den Pkw gegenüber 2019 um +1,8 % zugenommen, bei den Bussen ist nach dem hohen Anstieg 2018 (2018/2017: +29 %) eine Abnahme von -16,2 % zu verzeichnen. Für die Kräder gab es eine Abnahme von -6,7 %. An den Grenzen zur

### GRENZÜBERSCHREITENDER Kfz-VERKEHR DIFFERENZIERT NACH FAHRZEUGARTEN

	Kfz	Pkw	Krad	Pkw mit Anh.	Bus	Lkw ≤ 3,5 t	Lkw > 3,5 t	Lkw mit Anh.	Sattel-Kfz
Frankreich	167.916	139.426	1.507	1.059	580	8.804	1.618	2.104	12.818
2019/2018	1,9 %	1,8 %	-6,7 %	3,0 %	-16,2 %	7,9 %	-6,9 %	-6,1 %	3,6 %
Schweiz	293.895	266.236	4.109	749	848	12.734	2.242	1.523	5.453
2019/2018	-0,7 %	-0,4 %	-17,6 %	-17,7 %	-9,4 %	2,4 %	3,7 %	-5,3 %	-3,2 %

Schweiz ging der Pkw-Verkehr um -0,4% zurück. Bei den Krädern ergab sich dagegen eine Abnahme von -17,6% (2018/2017: +6,2%). Für die Busse wurde eine Verkehrsabnahme von -9,4% registriert.

Der **schwere Güterverkehr (SGV)** mit Fahrzeugen über 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lkw mit und ohne Anhänger sowie Sattelkraftfahrzeuge) an den Grenzübergängen beider Länder verlief 2019 ähnlich zu 2018. An der Grenze mit Frankreich erhöhte sich der SGV um +1,1% (2018/2017: +3,4%), an den Übergängen zur Schweiz ging er dagegen um -2,0% (2018/2017: -5,2%), zurück. An den Grenzen zusammen hat er sich damit gegenüber 2018 nicht verändert. Je nach Fahrzeugart waren die Entwicklungen des schweren Güterverkehrs unterschiedlich: An den französischen Grenzen nahm der Verkehr der Sattelkraftfahrzeuge um +3,6% zu, die Abnahme bei den Lkw mit Anhänger und bei den Lkw >3,5 t waren mit -6,1% bzw. -6,9% deutlicher. An den Grenzen mit der Schweiz nahm der Verkehr der Lkw > 3,5 t um +3,7% zu. Für die Sattelkraftfahr-

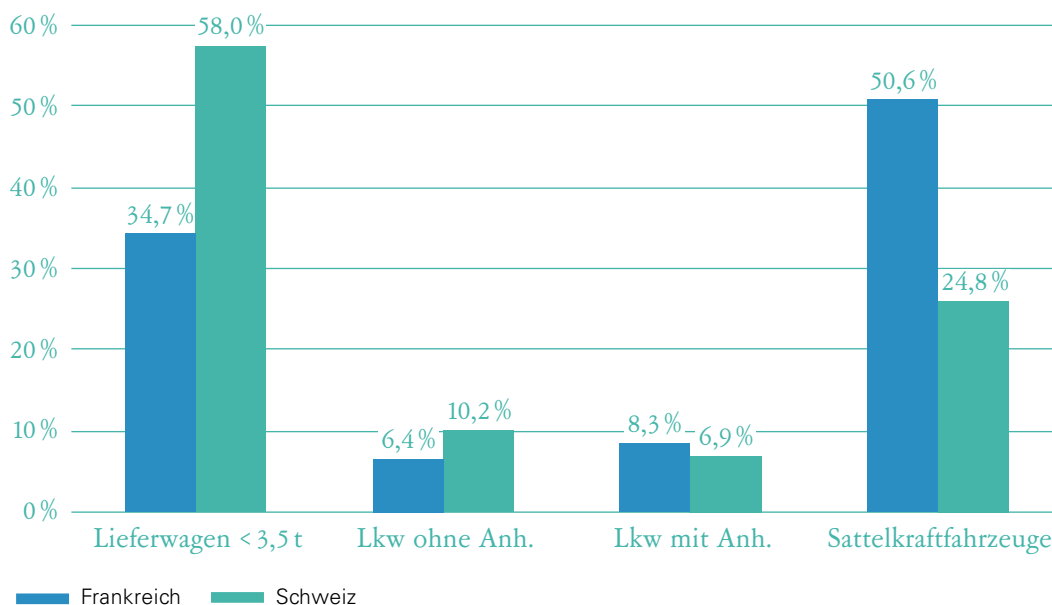
zeuge wurde ein Rückgang von -3,2% und für die Lkw mit Anhänger von -5,3% ermittelt.

Der leichte Güterverkehr mit Fahrzeugen bis zu 3,5 t zul. Gesamtgewicht (Lieferwagen) hat an den Grenzen mit Frankreich im Vergleich zu 2018 mit +7,9% stark und an den Grenzen mit der Schweiz mit +2,4% schwächer zugenommen. Der Anteil der Lieferwagen am Güterverkehr insgesamt stieg an den französischen Grenzübergängen von 33,3% im Vorjahr auf 34,7% im Jahr 2019, zur Schweiz erhöhte er sich von 57,0% auf 58,0%.

### HÖCHSTBELASTETE GRENZÜBERGÄNGE

Der mit Abstand am höchsten belastete Grenzübergang zwischen Frankreich und Baden-Württemberg war auch 2018 wieder die Europa-Brücke bei Kehl (B 28). Dort wurden bei einem Verkehrsanstieg von 33.101 Kfz/24h in 2018 auf 33.969 Kfz/24h in 2019 über 20% des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs mit Frankreich abgewickelt. Hochbelastete Übergänge waren weiterhin Iffezheim Rheinbrücke (B 500) mit 19.350 Kfz/24h

**ANTEILE DER FAHRZEUGARTEN DES GÜTERVERKEHRS AM GRENZÜBERSCHREITENDEN GÜTERVERKEHR 2019 INSGESAMT**



und einem Anteil von 11,5% am Grenzverkehr und Übergang Weil Palmrainbrücke (B 532) mit 19.523 Kfz/24h (Anteil 11,6%) und dem Autobahnübergang Neuenburg (A 5) mit 19.170 Kfz/24h (Anteil 11,4%).

Von den Grenzübergängen zwischen Baden-Württemberg und der Schweiz war der BAB-Übergang Weil am Rhein (A 5) mit 32.905 Kfz/24h weiterhin der höchstbelastete. Hier wurden 11,2% des Grenzverkehrs mit der Schweiz abgewickelt. Die zweithöchste Belastung hatte Rheinfelden (A 861) mit 28.617 Kfz/24h (Anteil 9,7%) gefolgt von der Gemeinschaftszollanlage Tägermoos (B 33) mit 19.751 Kfz/24h (Anteil 6,7%) und dem Grenzübergang Bietingen (B 34) mit 15.686 Kfz/24h (Anteil 5,3%).

**GRENZÜBERSCHREITENDER KFZ-VERKEHR 1990 BIS 2019**

Im Jahr 2019 haben insgesamt 168,6 Millionen Kraftfahrzeuge die Grenzen des Landes von und nach Frankreich und zur Schweiz passiert, davon 61,3 Millionen (36%) die französischen, 107,3 Millionen (64%) die schweizerischen Grenzen.

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

Seit 1990 (Beginn der systematischen Erhebungen) ist der grenzüberschreitende Kfz-Verkehr insgesamt 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 insgesamt um +55,4% zu, zwischen Frankreich und Baden-Württemberg betrug der Zuwachs +74,1%, zwischen der Schweiz und Baden-Württemberg +46,3%. Die Fahrleistung auf den Außerortsstraßen (BAB, B, L, K) des Landes insgesamt ist in diesem Zeitraum nur um rund +27% angestiegen.

**ENTWICKLUNG DES GRENZÜBERSCHREITENDEN KFZ-VERKEHRS IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1990 BIS 2019**







## 3 UNFALLGESCHEHEN

### 3.1 UNFALLSITUATION 2019/2018

Bei der Unfallaufnahme wird von der Polizei nach schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden<sup>3</sup> und Unfällen mit Personenschaden differenziert. Die Entwicklung 2019 stellt sich wie folgt dar:

- Auf allen Straßen des Landes wurden insgesamt 327.894 Straßenverkehrsunfälle registriert. Dies ist im Vergleich zu 2018 (324.189) ein Zuwachs von + 1,1 %. Die Unfälle mit Sachschaden nahmen um + 1,6 % zu, auf 291.581.
- Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden reduzierte sich um - 2,7 % auf 36.313. Die Zahl der bei diesen Unfällen insgesamt verletzten Personen verringerte sich ebenfalls um - 2,7 % auf 46.803 (Leichtverletzte: 38.699, - 2,2 %, Schwerverletzte: 8.104, - 5,1 %).
- Bei Verkehrsunfällen wurden 2019 437 Verkehrsteilnehmer getötet, das sind 3 Personen weniger (- 0,7 %) als im Vorjahr. Mit 39,5 Getöteten je 1 Million Einwohner\*innen lag Baden-Württemberg über dem Bundesdurchschnitt von 36,7 %.
- Innerorts (einschl. Gemeindestraßen) nahm 2019 die Anzahl Getöteter geringfügig um + 0,9 % auf 114 zu. Außerorts reduzierte sich die Anzahl Getöteter um - 1,2 % auf 323.
- Auf den Autobahnen wurden 2019 bei Verkehrsunfällen 42 Personen getötet. Das waren 8 (- 16,0 %) weniger als im Jahr 2018. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden reduzierte sich um - 9,0 %, die Anzahl der Schwerverletzten um - 11,9 %, die der Leichtverletzten um - 14,0 %.
- Auf den übrigen Außerortsstraßen hat sich die Anzahl der Personenschadensunfälle insgesamt um - 1,1 % reduziert. Die Zahl der dabei Schwerverletzten verringerte sich um - 1,8 % auf 3.863, die der Leichtverletzten erhöhte sich um + 2,7 % auf 12.217. Die Anzahl der Getöteten nahm um 4 Personen (+ 1,4 %) auf 281 Verkehrsteilnehmer zu.

#### ENTWICKLUNG DES UNFALLGESCHEHENS 2018/19

	Unfälle mit Personenschaden		Dabei Leichtverletzte		Schwerverletzte		Getötete	
Alle Straßen	36.313	- 2,7 %	38.699	- 2,2 %	8.104	- 5,1 %	437	- 0,7 %
davon innerorts	23.044	- 2,8 %	23.460	- 2,8 %	3.752	- 7,4 %	114	0,9 %
Außerorts	13.269	- 2,5 %	15.239	- 1,1 %	4.352	- 3,0 %	323	- 1,2 %
darunter Autobahnen	2.221	- 9,0 %	3.022	- 14,0 %	489	- 11,9 %	42	- 16,0 %
übrige Straßen	11.048	- 1,1 %	12.217	2,7 %	3.863	- 1,8 %	281	1,4 %
darunter Bundesstraßen	3.549	1,0 %	4.420	2,0 %	1.175	9,3 %	104	14,3 %
Landesstraßen	3.816	- 6,9 %	4.214	- 2,3 %	1.380	- 9,6 %	95	- 6,9 %
Kreisstraßen	2.314	- 1,0 %	2.353	5,8 %	813	- 10,4 %	59	5,4 %
Gemeindestraßen	1.369	11,4 %	1.230	19,2 %	495	16,5 %	23	- 17,9 %

<sup>3)</sup> Dies sind Unfälle, bei denen ein Straftat- oder Bußgeldtatbestand vorliegt und mindestens ein Kraftfahrzeug abgeschleppt werden muss, sowie – unabhängig von der Art des Sachschadens – alle sonstigen Alkoholunfälle.

Anstieg bei den Verkehrsunfällen aber  
**RÜCKGANG**  
der Unfälle mit Personenschaden.



→ Betrachtet man die Entwicklung bei der Anzahl Getöteter differenziert nach Straßengruppen außerorts, zeigt sich, dass auf den Bundesstraßen 13 Personen mehr, auf den Landesstraßen 7 weniger, auf den Kreisstraßen 3 mehr und auf den Gemeindestraßen 5 Personen weniger bei Straßenverkehrsunfällen getötet wurden als im Vorjahr.

Im Bundesgebiet wurden 2019 nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes 300.006 Personenschadensunfälle registriert, -2,8% weniger als 2018. Die Zahl der Getöteten, reduzierte sich 2019 um 230 Personen (- 7,0%) auf 3.045 Verkehrsteilnehmer.

### 3.2 LANGFRISTIGE UNFALLENTWICKLUNG 1970 BIS 2019

Aufgrund von 1995 vorgenommenen Änderungen bei der statistischen Registrierung von Sachschadensunfällen (seit 1995 gilt die Definition entsprechend der Fußnote S. 18) beschränkt sich die Entwicklungsbetrachtung 1970 bis 2019 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. Gegenüber dem bisherigen Höchststand von 54.008 aus dem Jahr 1978 bedeutet dies einen Rückgang von -32,8%.

	2019	1970	2019/70
Leichtverletzte	38.699	51.790	-25,3 %
Schwerverletzte	8.104	22.822	-64,5 %
Getötete	437	2.798	-84,4 %

→ Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen ging zwischen 1970 und 2019 von 77.410 auf 47.240 um -39,0% zurück. Bei den Getöteten war der Rückgang seit 1970 am stärksten. Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer betrug 2019 mit 437 Personen rd. -84% 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: 1970 entfielen auf 1.000 Unfälle mit Personenschaden noch 453 Schwerverletzte und 56 Getötete. 2019 waren es mit 223 bzw. 12 deutlich weniger

Autobahnen  
sind auch 2019 die  
**SICHERSTEN**  
Außerortsstraßen des  
Landes.

### 3.3 UNFALLRATEN

Die Unfallraten, das sind die auf die Kfz-Fahrleistung bezogenen Unfallzahlen, ermöglichen einen objektiven Vergleich der Verkehrssicherheit der einzelnen Straßengruppen untereinander. Die niedrigsten Raten der Unfälle mit Personenschaden wurden auch 2019 wieder für die Autobahnen ermittelt (90 Unfälle mit Personenschaden je Mrd. Kfzkm). Am höchsten waren die Unfallraten auf den Kreisstraßen (255), gefolgt von den Landesstraßen (254) und den Bundesstraßen (193). Auf den Autobahnen

verringerte sich die Raten im Vergleich zum Vorjahr um -9,5%, auf den Bundesstraßen nahmen sie dagegen um +1,2% zu. Für die Landesstraßen wurde eine Abnahme von -7,2% und für die Kreisstraßen eine Abnahme von -0,8% ermittelt.

Die Verletztenraten verringerten sich auf den Autobahnen um -15,5% und auf den Landesstraßen um -4,3%. Auf den Bundesstraßen und den Kreisstraßen erhöhten sie sich dagegen, und zwar um +3,5% bzw. +1,3%.

#### UNFALLRATEN (UNFÄLLE JE MRD. KFZKM) 2019 AUSSERORTS UND VERÄNDERUNGEN ZU 2018

	Autobahnen		Bundesstraßen		Landesstraßen		Kreisstraßen	
Unfälle mit Personenschaden	90	-9	193	+2	254	-2	255	-2
Verletzte	143	-22	304	+11	373	-16	349	+5
Getötete	2	0	6	+1	6	-1	7	+1

Die Getötetenraten haben sich 2019 gegenüber 2018 auf den Autobahnen nicht verändert. Auf den Landesstraßen um einen getöteten Verkehrsteilnehmer je Mrd. Kfzkm verringert. Auf den Bundesstraßen und Kreisstraßen hat sich die Getötetenrate um einen getöteten Verkehrsteilnehmer je Mrd. Kfzkm erhöht.

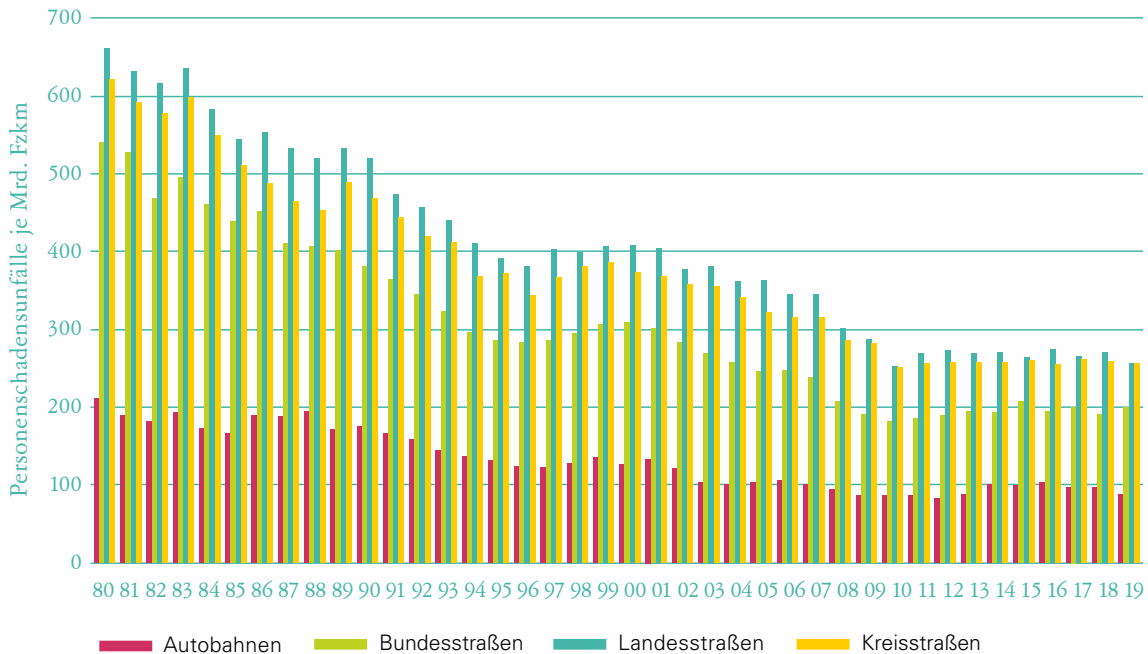
Die Raten der Unfälle mit Personenschaden sind langfristig betrachtet deutlich rückläufig. Auffällige Zunahmen gab es nur von 1982 nach 1983, sowie auf einigen Straßengruppen von 1985 nach 1986 und von 1988 nach 1989. Auf Autobahnen gab es generell Zunahmen zwischen 1985 und 1988. Seit 1990 gingen die Unfallraten dann wieder kontinuierlich zurück bis zum Jahre 1996. Danach 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. In Bezug auf das Jahr 1980 haben sich die Raten der Personenschadensfälle 2019 auf allen Straßengruppen um mehr als -50% verringert. Mit -64,3% war der Rückgang in diesem Zeitraum bei den Bundesstraßen besonders stark ausgeprägt.

#### LANGFRISTIGE ENTWICKLUNG DER RATEN DER UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN

	2019/00	2019/90	2019/80
BAB	-28,5 %	-48,5 %	-57,0 %
B	-37,5 %	-49,5 %	-64,3 %
L	-37,7 %	-51,1 %	-61,6 %
K	-31,6 %	-45,4 %	-59,0 %

**UNFALLRATEN DER UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN AUF AUSSERORTSSTRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG 1980 BIS 2019**



**3.4 UNFALLURSACHEN**

Die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden waren 2019 (Anteile des Vorjahres in Klammern):

→ Fehler der Fahrer\*innen von Kraftfahrzeugen: Sie verursachten innerorts 73,9% (74,8%), außerorts 91,4% (91,4%) aller Personenschadensunfälle:

verursacht durch Schnee, Eis und Regen, waren innerorts für 3,6% (3,0%) und außerorts für 8,3% (7,0%) der Personenschadensunfälle mitverantwortlich.

→ Andere Unfallursachen (Hindernisse auf der Fahrbahn, technische Mängel am Kfz, Witterungseinflüsse, ...) waren von untergeordneter Bedeutung.

Fahrer*innen von	Innerorts [%] 2018 2019	Außerorts [%] 2018 2019
Pkw	61,6 61,3	68,5 69,7
Krädern	7,1 6,5	13,1 12,1
Lkw	4,3 4,2	8,3 8,0
anderen Kfz	1,7 2,0	1,5 1,6

→ Radfahrende verursachten innerorts 20,9% (20,2%), außerorts 6,8% (6,7%),

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

→ Schlechte Straßenverhältnisse, insbesondere

**FEHLVERHALTEN DER FAHRERINNEN UND FAHRER**

Die Verteilung der fahrerbedingten Ursachen bei Personenschadensunfällen war auch 2019 – nach Ortstagen getrennt – unterschiedlich (Vorjahreszahlen in Klammern):

Innerorts überwogen

- Abbiegen, Wenden, Einbiegen: 19,9% (20,4%),
- Missachten der Vorfahrt: 20,8% (20,9%),
- zu geringer Abstand: 12,6% (13,3%),
- nicht angepasste Geschwindigkeit: 9,9% (10,5%),
- Alkohol: 4,8% (4,6%),
- Falsche Straßenbenutzung: 3,4% (3,7%),
- Überholen: 2,9% (2,9%).



### Außerorts überwogen

- Geschwindigkeit: 30,2% (29,8%),
- zu geringer Abstand: 23,5% (23,5%),
- Missachten der Vorfahrt: 14,4% (13,4%),
- Überholen: 7,2% (7,4%),
- Ab-, Einbiegen, Wenden: 7,0% (7,0%),
- Alkohol: 4,4% (4,3%).

Innerorts gehörten 2019 „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Einbiegen“ und „Missachten der Vorfahrt“ zu den häufigsten fahrerbedingten Fehlern, die zu Personenschadensunfällen führten. Obwohl außerorts die Ursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ seit 2005 von fast 42% auf 30,2% im Jahr 2019 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 180 (41,2%) der 437 im Jahr 2019 innerorts und außerorts insgesamt tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer\*innen war ursächlich die Geschwindigkeit verantwortlich. Im Vorjahr betrug dieser Anteil 38,9%.

Bei allen Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge waren 2019 beteiligt (Vorjahreszahlen in Klammern):

	innerorts (%)	außerorts (%)
Pkw-Fahrer*innen	36,9 (58,6)	60,3 (66,4)
Krad-Fahrer*innen	8,1 (12,9)	18,7 (22,0)
Lkw-Fahrer*innen	8,1 (18,6)	7,3 (9,7)
Busfahrer*innen	1,8 (1,4)	0,3 (0,4)
Radfahrer*innen	28,8 (32,9)	7,3 (10,1)
Fußgänger*innen	12,6 (18,6)	1,7 (2,2)

Auf den Autobahnen waren Pkw-Fahrer\*innen zu 46,2% (56,1%) und Kradfahrer\*innen zu 10,3%

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

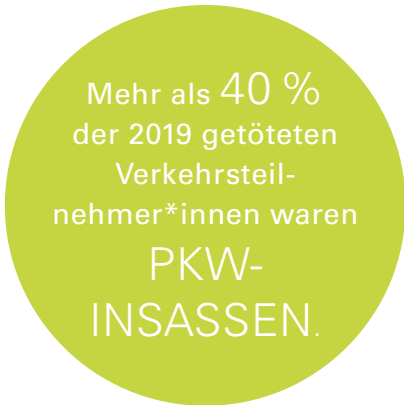
(7,3%) an Unfällen mit Getöteten beteiligt. Der Anteil der Lkw-Fahrer\*innen an Unfällen mit Getöteten ist von 34,1% im Jahr 2018 auf 25,6% im Jahr 2019 gesunken.

### VERUNGLÜCKTE NACH ART IHRER VERKEHRSTEILNAHME

Die Anzahl Verunglückter (Verletzte und Getötete) hat sich 2019 gegenüber dem Vorjahr um -2,7% auf 47.240 Verkehrsteilnehmer\*innen verringert. Die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen verringerte sich im Vergleich zu 2018 um -1,4% und für die Lkw-Insassen um -2,8%. Bei den Motorradfahrer\*innen war eine Abnahme von -12,5% zu verzeichnen, die Anzahl verunglückter Mofa- und Mopedfahrer\*innen erhöhte sich um +16,1%. Bei den Fußgänger\*innen (-0,5%) und Radfahrer\*innen (-5,8%) gab es Abnahmen der Anzahl Verunglückter gegenüber dem Vorjahr. Die Anzahl verunglückter Pedelecfahrer\*innen erhöhte sich von 1.486 im Jahr 2018 deutlich auf 1897 (+27,7%) im Jahr 2019.

Getötet wurden 2019 drei Verkehrsteilnehmer\*innen weniger als im Vorjahr. Bei den Pkw-Insassen erhöhte sich die Anzahl Getöteter um +4,4%, bei den Lkw-Insassen (Lkw + Sattelkraftfahrzeuge) um +44,4%. Bei den Motorradfahrer\*innen war die Entwicklung mit -6,9% rückläufig. 2019 wurden 5 Mofa-/Mopedfahrer\*innen bei einem Verkehrsunfall getötet, im Vorjahr waren es 0 Personen. 2019 wurden 20 Pedelecfahrer\*innen bei Verkehrsunfällen getötet, im Vorjahr waren es 15. Abgenommen hat die Anzahl getöteter Radfahrer\*innen -20,8%, nachdem sie letztes Jahr um 51,4% angestiegen ist. Die Anzahl getöteter Fußgänger\*innen ist leicht rückläufig (-4,2%).

Die Zahl der Verletzten (Schwer- und Leichtverletzte) insgesamt reduzierte sie sich gegenüber 2018 um -2,7% auf 46.803. Wie 2018 wurde ein sehr starker prozentualer Anstieg mit +27,6% bei den Pedelecfahrer\*innen registriert, in absoluten Zahlen bedeutet dies gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg von 406 Personen. Gestiegen ist auch die Anzahl verletzter Mofa-/Mopedfahrer\*innen (+15,7%). Gesunken ist die Zahl der verletzten Lkw-Insassen (-3,6%), der Radfahrer\*innen (-,7%) und der Fußgänger\*innen (-0,5%).



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

**LANGFRISTIGE ENTWICKLUNG**

- Die Anzahl verunglückter Pkw-Insassen lag 2019 mit 25.768 auf dem niedrigsten Stand seit 1975 (42.927) und um 44% 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

**VERUNGLÜCKTE NACH ART IHRER VERKEHRSTEILNAHME**

	Verletzte			Getötete			Verunglückte		
	Anzahl	19/18	Anteil	Anzahl	19/18	Anteil	Anzahl	19/18	Anteil
Pkw-Insassen	25.577	-1,5 %	54,6 %	191	4,4 %	43,7 %	25.768	-1,4 %	54,5 %
Lkw-Insassen	997	-3,6 %	2,1 %	26	44,4 %	5,9 %	1.023	-2,8 %	2,2 %
Motorradfahrer*innen	4.111	-12,6 %	8,8 %	94	-6,9 %	21,5 %	4.205	-12,5 %	8,9 %
Mofa-/Mopedfahrer*innen	1.560	15,7 %	3,3 %	5	-	1,1 %	1.565	16,1 %	3,3 %
Radfahrer*innen	7.962	-5,7 %	17,0 %	42	-20,8 %	9,6 %	8.004	-5,8 %	16,9 %
Pedelecs	1.877	27,6 %	4,0 %	20	33,3 %	4,6 %	1.897	27,7 %	4,0 %
Fußgänger*innen	3.328	-0,5 %	7,1 %	46	-4,2 %	10,5 %	3.374	-0,5 %	7,1 %
Sonstige	1.391	-22,3 %	3,0 %	13	-40,9 %	3,0 %	1.404	-22,5 %	3,0 %
Insgesamt	46.803	-2,7 %	100,0 %	437	-1 %	100,0 %	47.240	-2,7 %	100,0 %



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

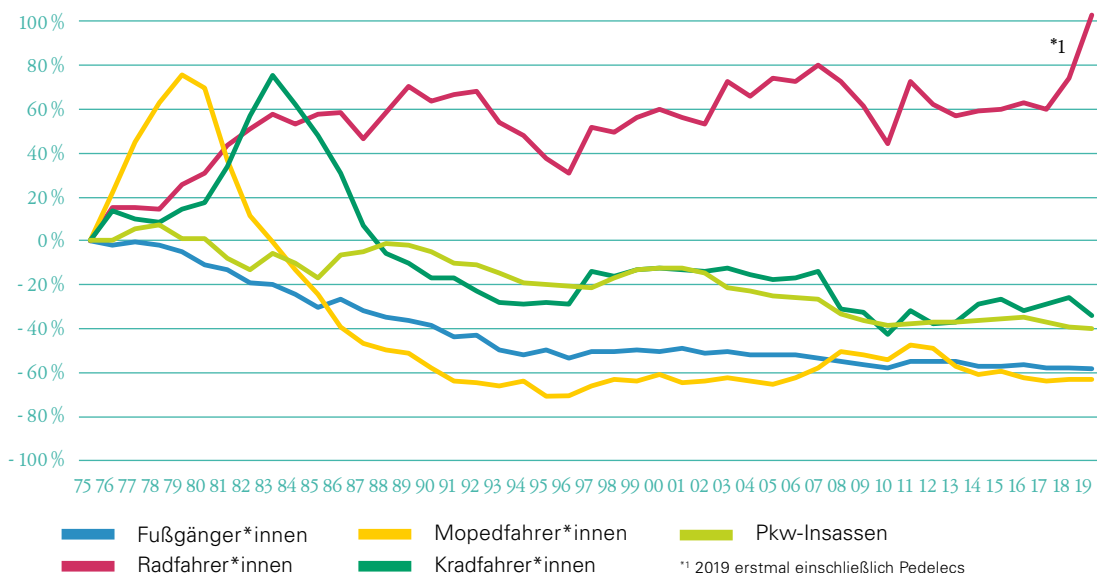
Anzahl der verunglückten Motorradfahrer\*innen betrug im Jahr 2019 4.205 und ist damit zum Vorjahr um -12,5% rückläufig. Dies bedeutet gegenüber dem niedrigsten Stand von 2010 einen Anstieg um +13,4% und gegenüber dem Höchststand von 1983 (11.330) eine Verringerung von -62,9%.

- 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. Gegenüber dem Höchststand des Jahres 1979 (7.988) bedeutet dies einen Rückgang von -80%. Gegenüber dem Tiefstand 1995 von 1.330 liegt die Anzahl 2018 jedoch um +17,7% 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) 2019 mit 9.901 (2018: 8.498) verunglückten Radfahrer\*innen um +12,8% überschritten. Jedoch werden seit 2019 die Pedelec-Fahrer\*innen mit Radfahrer\*innen zusammengefasst. Der niedrigste Stand von 1975 (4.882) wurde um +102,8% überschritten.

- 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), 2019 waren es mit 3.374 -58% weniger, dies ist der bisherige Tiefstand.

**VERUNGLÜCKTE ZWEIRADFÄHRER\*INNEN, FUSSGÄNGER\*INNEN UND PKW-INSASSEN 1975 BIS 2019**



**VERUNGLÜCKTE NACH ALTER UND ART DER VERKEHRSBETEILIGUNG**

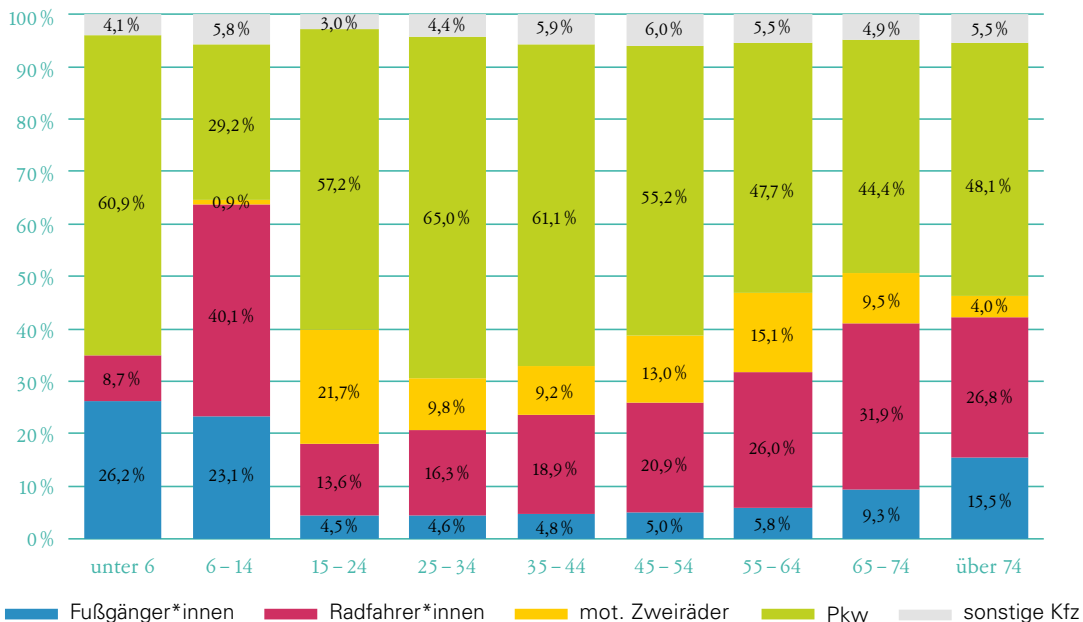
Von den in Baden-Württemberg im Jahr 2019 verunglückten 47.240 Verkehrsteilnehmer\*innen waren 6,9% unter 15 Jahre alt, 51,8% lagen in der Altersklasse 15 bis 44 Jahre, 41,3% der Verunglückten waren 45 Jahre und älter. In nahezu allen Altersklassen war die Beteiligung der Verunglückten als Pkw-Fahrer\*innen 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 386 (60,9%) oder als Fußgänger 166 (26,2%).
- Bei den 6- bis 14-jährigen überwog mit 40,1% die Beteiligung als Radfahrer\*innen, gefolgt von einer Verkehrsbeteiligung als Pkw-Mitfahrer\*innen (29,2%) und als Fußgänger\*innen (23,1%).
- Zwischen 15 und 24 war der Anteil der Personen, die mit motorisierten Zweirädern verunglückten, mit 21,7% besonders hoch. Zwischen 25 und 74 lag er dann jeweils zwischen

**IM PKW**  
verunglückt die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer (außer in der Gruppe der 6 bis 14-Jährigen).

- 9,2% (Altersgruppe 35 bis 44) und 15,1% (55 bis 64). Bei den über 74-jährigen Verkehrsteilnehmer\*innen sank er dann auf 40%.
- Die in den Altersklassen ab 15 Jahre Verunglückten waren überwiegend Fahrer\*innen oder Mitfahrer\*innen von Pkw, dies gilt mit 65,0% insbesondere für die Altersgruppe 25 bis 34.
- Ab dem 55. Lebensjahr stieg wieder der Anteil der Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen an den Verunglückten. Auch in der Altersklasse 75 und älter lag er 2019 mit zusammen 42,3% (Fußgänger\*innen 15,5%; Radfahrer\*innen 26,8%) recht hoch, jedoch noch unter dem Anteil der Pkw-Insassen von 48,1%.

**VERUNGLÜCKTE NACH ALTER UND ART DER VERKEHRSTEILNAHME 2019**







## 4 Ausblick

Aus den automatischen Dauerzählstellen des Landes liegen Zahlen zur Verkehrsentwicklung auf den Außerortsstraßen des überörtlichen Straßennetzes für das 1. Halbjahr 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wie folgt vor:

	Kfz Mo – So (Kfz/24 h)	Kfz So + Feiertag (Kfz/24 h)
Autobahnen	-21,6 %	-29,7 %
Bundesstraßen	-18,7 %	-26,5 %
Landesstraßen	-20,8 %	-26,7 %

	Kfz Mo – Fr (Kfz/24 h)	SV <sup>4</sup> Mo – Fr (Kfz/24 h)
Autobahnen	-18,5 %	-7,8 %
Bundesstraßen	-16,0 %	-7,5 %
Landesstraßen	-18,5 %	-9,1 %

Der Kfz-Verkehr hat im 1. Halbjahr 2020 gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf den Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen aufgrund der Covid19-Pandemie stark abgenommen. Montags bis sonntags ist er auf Autobahnen um -21,6%, auf Bundesstraßen um -18,7% und auf Landstraßen um -20,8% gesunken. Der Einfluss auf den Schwerverkehr ist etwas geringer und liegt bei -7,8% auf Autobahnen und -9,1% auf Landesstraßen.

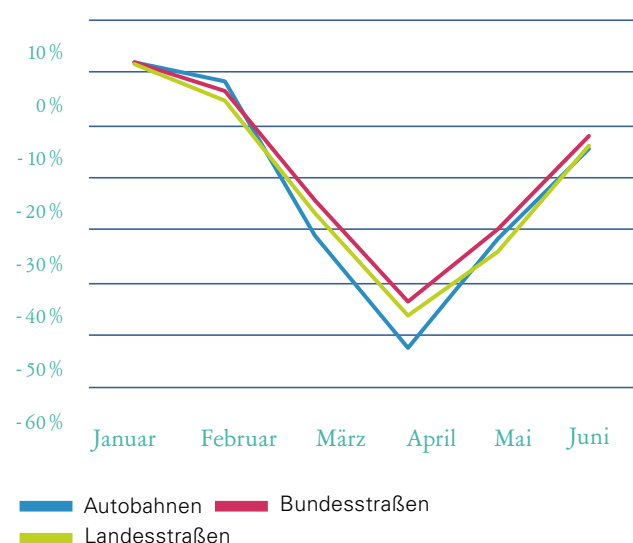
Im Januar ist der Kfz-Verkehr noch um 1,9% gestiegen. Ab März, bedingt durch die Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie, ist der Verkehr sehr stark gesunken. Im April betrug die Veränderung zum Vorjahr durchschnittlich -47,5% auf Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen. Der höchste Einfluss war im April auf den Autobahnen mit -52,4% zu verzeichnen. Ab April nahm der Verkehr wieder zu und lag im Juni bei -13,5% im Vergleich zum Vorjahr.

NEUZULASSUNGEN  
DER ELEKTRO-  
FAHRZEUGE  
+ 41 %.

Bei den Pkw-Neuzulassungen gab es in Baden-Württemberg im 1. Halbjahr 2020 ein Minus von 32,0% gegenüber dem Vorjahreshalbjahr auf 210.056 Pkw. 57.805 dieser Fahrzeuge waren Diesel-Pkw. Für diese Fahrzeuggruppe bedeutet dies eine Abnahme von 35,1%.

Nach einer Pressemitteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes (Mitteilung Nr. 16/2020) wurden bundesweit im 1. Halbjahr 2020 220.272 Pkw neu zugelassen. 51,5% dieser Neuzulassungen waren Benziner, 30,6% waren Diesel-Pkw. Für die Benziner bedeutet dies eine Rückgang von -42,2% gegenüber dem 1. Halbjahr 2019, für die Diesel-Pkw einen Rückgang von -34,5%. 0,3% der Neuzulassungen wurden mit Gas angetrieben. Elektrofahrzeuge erreichten einen Anteil von 3,7% an den Neuzulassungen, dies entspricht einer Zunahme von 41,0%. Der Anteil von Hybrid-Pkw

### DTV-ZUWACHSRATEN 1. HALBJAHR 2020



<sup>4</sup> Schwerverkehr (Kfz > 3,5t zugl. Gesamtgewicht) <sup>5</sup> vorläufige Zahlen

an den Neuzulassungen betrug 13,7%. Die Zulassungszahlen dieser Fahrzeuge sind gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 60,8% gestiegen. Bei den Plug-in-Hybrid sogar um 274,4%.

Vorläufige Zahlen zur Unfallentwicklung auf den Straßen des Landes insgesamt lagen vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg für Januar bis Mai 2020\*) vor:

Unfälle mit Personenschaden	-14,3%
Getötete	-15,4%
Schwerverletzte	-11,2%
Leichtverletzte	-21,6%

Differenziert nach Straßengruppen hat die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden gegenüber den ersten 4 Monaten 2019 auf den Autobahnen um -29,6% abgenommen. Auf Bundesstraßen betrug der Rückgang -23,5%, auf Landesstraßen -15,2% und auf Kreisstraßen -20,0%. Auf den Straßen des Landes insgesamt hat sich die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden in den ersten 4 Monaten 2020 um -5,9% reduziert.





## QUELLEN

Regierungspräsidium Tübingen, Mobilitätszentrale Baden-Württemberg, Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg, Ergebnisse Jahr 2018, → <http://www.svz-bw.de>

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg 2018, Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg März 2019 – mit ersten Ergebnissen für April 2019, → <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de>

Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, Statistische Mitteilungen, FZ 1 und FZ 13, → <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. 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.

## HERAUSGEBER

Regierungspräsidium Tübingen  
Abt. 9, Mobilitätszentrale Baden-Württemberg  
Heilbronner Straße 300–302, 70469 Stuttgart



## BEARBEITUNG

AVISO GmbH  
Am Hasselholz 15, 52074 Aachen

Stand: Juli 2021

## Bildnachweis:

Titel: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Seite 3: Stock.Adobe.com/metamorworks

Seite 7: shutterstock.com/Hadrian

Seite 18: istockphoto.com/Ralf Geithe

Seite 26: shutterstock.com/GLF Media

## Gesamtherstellung:

Druckfrisch Verlag für umweltfreundliche Druckprodukte, Stuttgart

Gestaltung: AD Rainer Haas, Stuttgart

Ökologische und nachhaltige Druckproduktion auf 100 % Recyclingpapier – FSC® zertifiziert und mit EU Eco-Label ausgezeichnet.



Auf 100 %  
Recyclingpapier  
gedruckt



Ökodruckfarben  
auf Basis nachwach-  
sender Rohstoffe



Klimaneutral  
und emissionsarm  
gedruckt



Für diese Druck-  
produktion wird  
ein Baum gepflanzt



Baden-Württemberg