

70 Jahre Verkehr in Baden-Württemberg



Kevin Heinen

Seit dem Gründungstag Baden-Württembergs am 25. April 1952 hat sich auf den Straßen des Landes einiges getan. So stieg die Zahl der Kraftfahrzeuge (Kfz) seit 1952 auf das 16-fache an. Zudem veränderte sich die Struktur des Fahrzeugbestandes. Anfänglich prägten überwiegend Krafträder das Bild auf den Straßen des neugegründeten Bundeslandes. In den vergangenen 70 Jahren eroberte jedoch der Personenkraftwagen (Pkw) die Straßen und stellt heute allein rund 81 % des Fahrzeugbestandes. Die Ausweitung des Handels mit gebrauchten Kfz begünstigte hierbei die stark gestiegene Verbreitung des Pkw. Kam 1952 noch ungefähr eine Besitzumschreibung auf eine Neuzulassung, sind es heute rund zwei Besitzumschreibungen. Die allgemeine Zunahme der Verkehrsdichte führte gerade bis in die 1970er-Jahre zu einer Erhöhung der Unfallgefährdung der Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen. Sowohl die Verkehrssicherheitsarbeit der vergangenen Jahrzehnte als auch der technische Fortschritt im Fahrzeugbereich reduzierte dieses Risiko erheblich, sodass ein deutlicher Rückgang bei den Verkehrstoten vorzuweisen ist. Die Corona-Pandemie verstärkte diese positive Entwicklung und sorgte für einen historischen Tiefstand bei den Verkehrstoten.

Straßenbild im Wandel: Immer mehr Pkw auf den Straßen Baden-Württembergs

Das Straßenbild im neugegründeten Bundesland Baden-Württemberg war zu Beginn seiner Geschichte ein völlig anderes als heute.



Fotos: pixabay.com

So veränderte sich das Aussehen verschiedener Straßenverkehrszeichen und neue kamen hinzu, um den sich wandelnden Verkehr möglichst effizient zu regulieren. Ebenfalls veränderte sich das Bild und die Menge an Kraftfahrzeugen auf den Straßen Baden-Württembergs. So lag 1950 in den ehemaligen Landesteilen des heutigen Südweststaats die Kfz-Dichte bei 50 Fahrzeugen auf 1 000 Einwohner, was einen Bestand von 323 171 zugelassenen Fahrzeugen entspricht. Im Jahr der Gründung Baden-Württembergs war der Bestand schon auf insgesamt 529 947 Kfz angewachsen, was einer Kfz-Dichte von 80 Fahrzeugen je 1 000 Einwohner entsprach. Als Hauptverkehrsmittel prägten vorerst die Krafträder das Bild auf den Straßen des jungen Bundeslandes. Gerade im Gründungsjahr kamen auf 1 000 Einwohner rund 42 Krafträder. Sie machten hiermit einen Anteil von ungefähr 52 % am gesamten Kfz-Bestand aus. So ist es nicht verwunderlich, dass dem Kraftfahrzeug in dieser Zeit eine besondere Rolle für den Individualverkehr zugesprochen werden kann. Der Personenkraftwagen folgte hier an zweiter Stelle mit einem Anteil von ca. 28 % am Fahrzeugbestand.

In den folgenden Jahren verlor das Kraftfahrzeug merklich an Bedeutung und die Verbreitung des Pkw als Verkehrsmittel des Individualverkehrs nahm zu. Bereits 1958 waren mehr Pkw als Krafträder im Südweststaat zugelassen. Durch den allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung stieg die Nachfrage nach Pkw weiter an, sodass sich deren Anteil am Fahrzeugbestand in den folgenden Jahrzehnten weiter erhöhte. Im Jahr 2021 befanden sich mit beinahe 7 Millionen (Mill.) Pkw in Baden-Württemberg rund 46-mal mehr Pkw auf den Straßen des Landes als im Vergleich zum Gründungsjahr. Im Gegenzug hierzu sank der Anteil der Krafträder auf unter 9 %, obwohl sich deren Bestand inzwischen mehr als verdoppelt hat. Deutlich weniger dynamisch entwickelte sich der Bestand an Lastkraftwagen (Lkw). So dominierten weitestgehend die Binnenschifffahrt oder die Eisenbahn bis Mitte der 1960er-Jahre den Gütertransport. Erst in den folgenden Jahren konnte sich der Straßengüterverkehr als



Kevin Heinen M. Sc. ist Referent im Referat „Unternehmensregister, Gewerbeanzeigen, Verkehr“ des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg.

Hauptverkehrsträger durchsetzen. Die kontinuierliche Ausweitung des Lkw-Bestandes verlief dennoch in deutlich kleineren Schritten; der Anteil am heutigen Fahrzeugbestand liegt knapp unter 5 %. Zusammenfassend lässt sich seit den 1950er-Jahren ein erkennbarer Trend zu immer mehr Kfz auf den Straßen Baden-Württembergs ausmachen.¹ Insgesamt kommen im Jahr 2021 753 Kfz auf 1 000 Einwohner, was einem Gesamtbestand von über 8 Mill. Fahrzeugen im Südweststaat entspricht (*Schaubild 1*). Dieses erhebliche Wachstum des Bestandes an Kfz seit der Gründung des Bundeslandes hatte eine enorme Erhöhung der Verkehrsdichte und des Verkehrsaufkommens zur Folge.

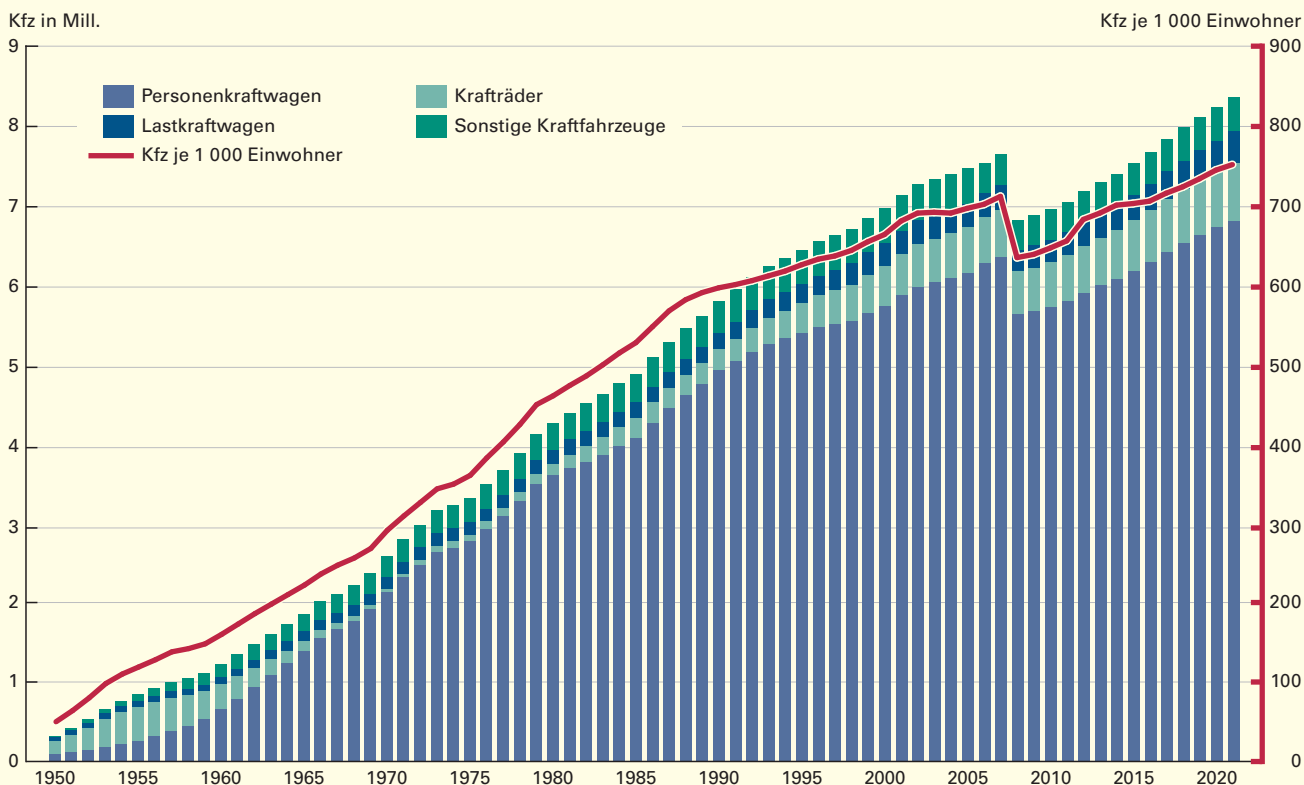
Hohe Bedeutung des Gebrauchtwagenhandels für die Verbreitung des Pkw seit den 1970er-Jahren

Die Dimensionen des Gebrauchtwagenmarktes in Baden-Württemberg lassen sich des Weiteren am Verhältnis zu den Neuzulassungen

und der Entwicklung dieses Verhältnisses darstellen. So kam durchschnittlich im Jahr 1954 auf ein neuzugelassenes Kfz ungefähr eine Besitzumschreibung. Hieran lässt sich erkennen, dass zu diesem Zeitpunkt der Fahrzeugbestand noch nicht ausreichend für einen starken Gebrauchtwagenmarkt war. Mit einem steigenden Fahrzeugbestand nahm auch der Handel mit gebrauchten Kfz zu. So wechselte 1954 zunächst bei 120 112 Kfz das Besitzverhältnis. Die Anzahl an Besitzumschreibungen wuchs in den folgenden Jahren erheblich an, sodass zu Beginn der 1960er-Jahre schon fast doppelt so viele Kfz den Besitzer oder die Besitzerin wechselten (*Schaubild 2*). Bereits im Jahr 1986 wurden das erste Mal über 1 Mill. Besitzumschreibungen registriert. Seitdem entwickelte sich der Gebrauchtwagenmarkt mehr oder weniger stabil. Die Zahl der Besitzumschreibungen bewegte sich von 1986 bis 2020 zwischen 905 909 und 1 128 290. Der bisherige Höchstwert von 1 128 290 Besitzumschreibungen konnte im Jahr 2016 ausgemacht werden. Das Verhältnis gegenüber den Neuzulassungen entwickelte sich ebenfalls zugun-

¹ Seit dem 01.01.2008 werden im Kfz-Bestand nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen berücksichtigt. Dadurch hat sich der nachgewiesene Kfz-Bestand um rund 10 % verringert.

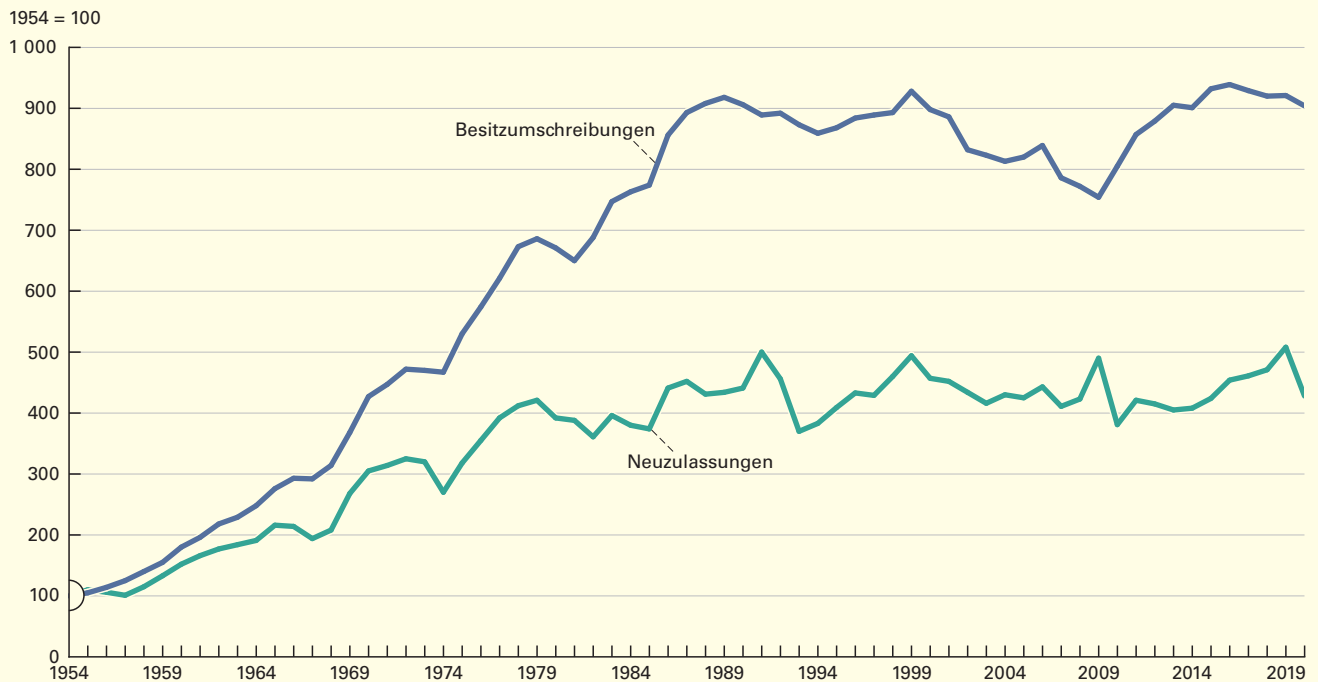
S1 Kfz-Dichte und Kraftfahrzeuge nach Fahrzeugart in Baden-Württemberg 1950 bis 2021



Hinweis: Seit dem 01.01.2008 werden im Kfz-Bestand nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen berücksichtigt. Dadurch hat sich der nachgewiesene Kfz-Bestand um rund 10 % verringert.

Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

S2 Besitzumschreibungen und Neuzulassungen in Baden-Württemberg 1954 bis 2020



Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

149 22

ten der Besitzumschreibungen, sodass heute auf ein neuzugelassenes Kfz im Schnitt mehr als doppelt so viele Besitzumschreibungen kommen.

Bei der Betrachtung der Verteilung der Fahrzeugkategorien finden sich vergleichbare Entwicklungen wie beim Fahrzeugbestand. Anfänglich dominierte innerhalb des Gebrauchtwagenmarktes ebenfalls das Kraftrad. Dessen Anteil an allen Besitzumschreibungen lag 1954 bei rund 49 % und im Vergleich hierzu kamen die Pkw auf einen Anteil von ungefähr 42 %. Dies änderte sich in den folgenden Jahrzehnten, sodass dem Pkw eine immer größere Rolle zugesprochen werden konnte. So lag der Anteil des Pkw an den Besitzumschreibungen 1960 schon bei knapp 71 % und 2020 bei rund 87 %.

Der stetig wachsende Bestand an Pkw ermöglichte es zudem, dass immer mehr Fahrzeuge im Gebrauchtwagenmarkt angeboten werden konnten. Dies sorgte dafür, dass die Anschaffung eines Pkw insbesondere für Privatpersonen deutlich erschwinglicher wurde und begünstigte somit nochmals deren Verbreitung. Dementsprechend kann dem Gebrauchtwagenhandel für die Verbreitung des Pkw eine besondere Bedeutung zugesprochen

werden. Im Gegensatz hierzu waren die Besitzumschreibungen bei den Krafträdern bis Mitte der 1970er-Jahre stark rückläufig. Seitdem wuchsen zwar die Besitzwechsel absolut wieder an, jedoch nahm ihre Bedeutung innerhalb des Gebrauchtwagenhandels im historischen Vergleich mit einem Anteil von rund 7 % im Jahr 2020 deutlich ab. Eine ähnliche Entwicklung vollzog sich bei den Lkw. So versechsfachte sich zwar von 1954 bis 2020 die Zahl an Besitzumschreibungen von 7 598 auf 44 588, jedoch nahm deren Anteil ebenfalls von 6 % auf 4 % ab.

Seit 1950 verloren über 100 000 Menschen ihr Leben im Straßenverkehr

Einhergehend mit der dynamischen Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands nahm die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle in den bisherigen 70 Jahren Baden-Württembergs deutlich zu.² Kam es 1950 erst zu 42 636 Unfällen auf den Straßen der ehemaligen Landesteile, waren es schon Ende der 1950er-Jahre annähernd dreimal so viele. Im Jahr 2019 wurden 327 894 Unfälle polizeilich erfasst, was den bisherigen Höchstwert markiert. Anzumerken ist, dass die hohe Steigerung der Unfallzahlen vor allem aus dem Anstieg der

² Das Jahr 2020 wird aufgrund der Corona-Pandemie mit ihren Auswirkungen auf das Verkehrs- und Unfallgeschehen gesondert betrachtet.

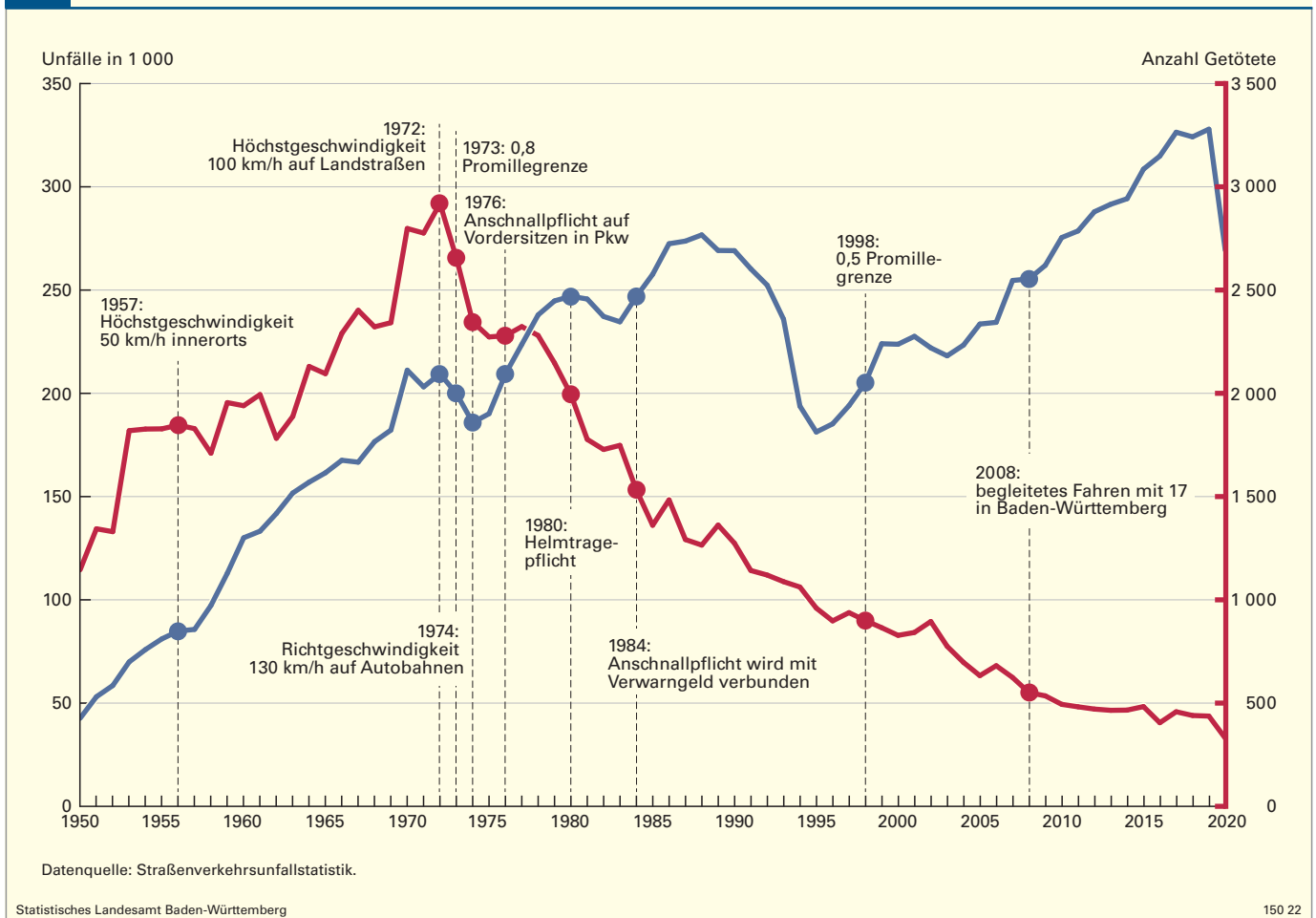
Sachschadensunfälle resultiert. Insbesondere die leichten Sachschadensunfälle machen hierbei den Großteil der Unfälle aus. So lag deren Anteil an allen Unfällen 2019 bei 85 %. Die hohen Unfallzahlen relativieren sich ebenfalls bei Betrachtung der Unfallquote, die die Anzahl der Unfälle ins Verhältnis mit dem Fahrzeugbestand setzt. Trotz deutlich steigender Unfallzahlen lässt sich hier eine deutlich rückläufige Entwicklung ausmachen. So kamen im Jahr 1952 110 Unfälle und im Jahr 2019 nur noch rund 40 Unfälle auf 1 000 Kfz. Die Zahl der getöteten Personen im Straßenverkehr nahm in den ersten 20 Jahren neben den steigenden Unfallzahlen ebenfalls zu. Seinen traurigen Höhepunkt fand das Unfallgeschehen im Jahr 1972, wo 2 919 Menschen durch einen Verkehrsunfall ihr Leben verloren (Schaubild 3). Somit forderte der Straßenverkehr in Baden-Württemberg zu diesem Zeitpunkt täglich im Durchschnitt acht Todesopfer. Seitdem zeichnet sich ein bis heute fortbestehender Trend mit einer sinkenden Anzahl an Verkehrstoten ab, sodass es im Jahr 2019 zu durchschnittlich rund einem Todesopfer pro Tag kam. Insgesamt verloren

2019 im Straßenverkehr 437 Menschen ihr Leben. Die Gründe für diese positive Entwicklung sind vielfältig. So haben verkehrspolitische Maßnahmen, wie zum Beispiel die Anschonallpflicht 1976, oder der sicherheitstechnische Fortschritt der Kfz maßgeblich zur Reduktion der Verkehrstoten beigetragen. Dennoch verloren von 1950 bis heute (2020) 100 398 Menschen auf den Straßen Baden-Württembergs ihr Leben infolge eines Verkehrsunfalls, was ungefähr der doppelten Bevölkerungszahl der Stadt Ravensburg entspricht.

Die Zahl der Verunglückten ist seit den 1970er-Jahren stark rückläufig

Wichtig bei der Bewertung des Unfallgeschehens ist neben der Zahl der Unfälle auch das Ausmaß der Unfallfolgen für die Beteiligten. Hier zeigen sich bezüglich der Verletzungsschwere große Unterschiede im Zeitverlauf. So stieg die Gesamtzahl der Verunglückten auf den Straßen Baden-Württembergs in den ersten 20 Jahren seit der Neugründung des Bundeslandes von 38 502 auf

S3 Unfälle und Verkehrstote in Baden-Württemberg 1950 bis 2020



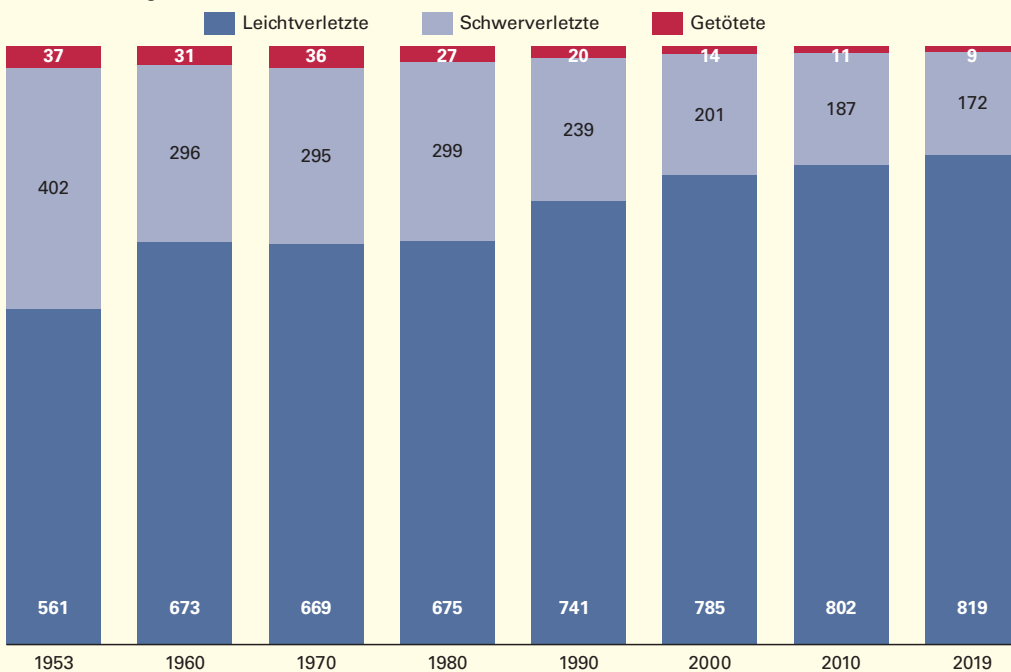
78 185 an. Seitdem zeichnet sich auch hier eine rückläufige Tendenz auf den Straßen des Landes ab. 2019 verunglückten insgesamt 47 240 Menschen. Somit lag die Zahl der Verunglückten um rund 40 % unterhalb des Rekordwertes aus dem Jahr 1972. Ebenfalls nahm die Schwere der Verletzungen grundlegend ab. Bei 47 240 verunglückten Personen im Jahr 2019, verletzten sich 38 699 leicht, 8 104 schwer und 437 starben infolge eines Straßenverkehrsunfalls. Somit kamen auf 1 000 Verunglückte rund neun Getötete, 172 Schwer- und 819 Leichtverletzte. In den Anfängen des neugegründeten Bundeslandes sah dies noch anders aus. So kamen 1953 auf 1 000 Verunglückten 37 Getötete, 402 Schwer- und 561 Leichtverletzte (*Schaubild 4*). In der langfristigen Betrachtung nahmen somit die Anteile der Schwerverletzten schon seit den 1960er-Jahren erkennbar ab, während der Rückgang der Verkehrstoten erst in den 1970er-Jahren begann.

Auch bei Betrachtung der Altersstruktur der Verunglückten zeigen sich Veränderungen im Zeitablauf. So zeigt sich, dass von den 1950er- bis in die 1980er-Jahre gerade die jüngeren Menschen als Bevölkerungsgruppe überproportional häufig verunglück-

ten. Das Jahr 1980 stellte hierbei den Negativrekord auf. Im Schnitt war hier mehr als jede zweite verunglückte Person jünger als 25 Jahre. Die Gruppe der jungen Erwachsenen im Alter zwischen 18 und 24 Jahren war hierbei die gefährdetste Altersgruppe. Deren Anteil allein an allen Verunglückten fand 1985 mit 31,1 % ihren Höhepunkt. Seitdem ist dieser Wert tendenziell rückläufig und betrug im Jahr 2019 noch 16,5 %. Hier scheinen politische Maßnahmen wie zum Beispiel die Einführung des begleiteten Fahrens mit 17 im Jahr 2008 diese positive Entwicklung weiter begünstigt zu haben. Dem entgegen steht die Entwicklung bei den Senioren und Seniorinnen. Hier steigt der Anteil der über 65-Jährigen an allen Verunglückten seit den 1970er-Jahren an und beläuft sich auf 12,8 % im Jahr 2019. Zur Einordnung dieser Entwicklung gilt es zu beachten, dass durch den demografischen Wandel der Anteil dieser Bevölkerungsgruppe an der Gesamtbevölkerung ebenfalls stark zugenommen hat. Dies wird deutlich bei der Betrachtung des bevölkerungsbezogenen Unfallrisikos, wo die Zahl der Verunglückten einer Altersgruppe ins Verhältnis zu ihrer jeweiligen Bevölkerungszahl gesetzt wird. In Baden-Württemberg verunglückten 2019 im Durchschnitt

S4 Leicht- und Schwerverletzte sowie Getötete in Baden-Württemberg 1953 bis 2019

Auf 1 000 Verunglückte entfielen ...



Abweichungen in den Summen durch Runden der Zahlen.
Datenquelle: Straßenverkehrsunfallstatistik.

aller Altersjahre 426 Personen je 100 000 Einwohner bzw. Einwohnerinnen. Mit 267 Verunglückten je 100 000 im Straßenverkehr lag das Unfallrisiko der Senioren und Seniorinnen deutlich darunter und mit 858 Verunglückten je 100 000 bei den jungen Erwachsenen deutlich darüber.

Deutliche Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Zahl der Verkehrstoten und Verunglückten

Die Corona-Pandemie beeinflusste im Jahr 2020 das gesellschaftlichen Leben in verschiedenen Bereichen. Insbesondere das mit der Pandemie verbundene Herunterfahren des öffentlichen Lebens bzw. die Reduktion der sozialen Kontakte hatte maßgeblichen Einfluss und führte auch zu deutlichen Auswirkungen auf das Verkehrs- und Unfallgeschehen in Baden-Württemberg. Bei Betrachtung der Jahresfahrleistung im 1. Pandemiejahr lässt sich eine deutliche Reduktion im Vergleich zum Vorjahr 2019 ausmachen, was gleichbedeutend mit einem Bruch des bisherigen grundsätzlichen Wachstumstrends ist.

So lag die Fahrleistung 2020 mit 80 263 Mill. km 16 % unterhalb des Vorkrisenwertes 2019 von 95 270 Mill. km und sank zudem auf den niedrigsten Stand seit 1993. Infolge des verringerten Verkehrsaufkommens nahm die Zahl der Unfälle rapide ab, wodurch hier ebenfalls eine gegenläufige Entwicklung im Vergleich zum langfristigen Trend erkennbar wurde. Im Jahr 2020 wurden insgesamt 269 267 Straßenverkehrsunfälle polizeilich erfasst, was gut 18 % weniger waren als im Vorjahr. Ebenfalls förderte diese Ausnahmesituation in hohem Ausmaß den Rückgang der Verunglückten von 47 240 auf 39 950 im Straßenverkehr. Besonders auffällig war hierbei der Rückgang der Verkehrstoten. Insgesamt verloren im 1. Jahr der Pandemie 330 Menschen ihr Leben aufgrund eines Straßenverkehrsunfalls, was mit weniger als einen Verkehrstoten pro Tag einen historischen Tiefstand markiert.


Durch die Pandemie veränderte sich darüber hinaus die Art, wie am Verkehr teilgenommen wurde. Dies wird deutlich bei der Betrachtung der Struktur der Unfallbeteiligten. So verringerte sich zum einen der Anteil der Pkw-Insassen an allen Verunglückten von 54,5 % im Jahr 2019 auf 47,3 % im 1. Pandemiejahr und lag erstmalig seit den 1960er-Jahren unterhalb der 50 % Marke. Insgesamt verunglückten 2020 somit 6 884 bzw. 26,7 % weniger Pkw-Insassen als im Vorjahr. Ein Grund hier-

für dürfte das unter anderem mit der Ausweitung des Homeoffice verringerte Pendleraufkommen sein. Auf der anderen Seite nahm die Beliebtheit des Fahrrades in der Pandemie augenscheinlich weiter zu, was zu einer Erhöhung der Verunglückten dieser Verkehrsbeteiligung führte. So stieg die Zahl der verunglückten Radfahrer und Radfahrerinnen von 9 901 auf 11 058 an, wodurch sich deren Anteil an den Verunglückten von 21 % auf 27,7 % erheblich steigerte. Es gilt abzuwarten, wie sich das 2. Pandemiejahr auf das Verkehrs- und Unfallgeschehen ausgewirkt hat, jedoch geht das Statistische Bundesamt davon aus, dass es erneut zu einem Tiefstand der Anzahl an Verunglückten kommen wird.³

Verkehrssicherheitsarbeit im Zeichen der Zeit

In den vergangenen 70 Jahren veränderte sich das Verkehrsaufkommen und das Unfallgeschehen in Baden-Württemberg maßgeblich. Erwähnenswert hierbei ist, dass trotz des stark gestiegenen Verkehrsaufkommens das Unfallgeschehen sich stark rückläufig entwickelt hat. So führten neben sicherheitstechnischen Neuerungen an den Fahrzeugen ebenfalls Aufklärung sowie gesetzliche Regelungen mitunter dazu, dass sich der Schweregrad von Unfallfolgen deutlich verringerte und die Verkehrssicherheit erhöhte. Insbesondere sind die rückläufigen Zahlen bei der besonders vulnerablen Bevölkerungsgruppe der jungen Erwachsenen erfreulich. Hier bleibt es abzuwarten, wie sich beispielsweise die Pläne der Bundesregierung hinsichtlich der Ermöglichung des begleiteten Fahrens ab 16 Jahren auf die Verkehrssicherheit weiter auswirkt.⁴ Mit der Corona-Pandemie folgten mehrere Auswirkungen auf das Geschehen auf den Straßen Baden-Württembergs. Insbesondere das Rekordtief an Verkehrstoten ist hierbei hervorzuheben. Zudem ist davon auszugehen, dass das 2. Pandemiejahr 2021 an den bisherigen Entwicklungen anknüpfen wird. ■

Weitere Auskünfte erteilt
Kevin Heinen, Telefon 0711/641-27 32,
Kevin.Heinen@stala.bwl.de

 www.statistik-bw.de/Verkehr/
Umwelt und Verkehr
Verkehr

3 Pressemitteilung Nr. 571 des Statistischen Bundesamtes vom 14. Dezember 2021, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/12/PD21_571_46241.html (Abruf: 14.01.2022).

4 Koalitionsvertrag 2021–2025 zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIEGRÜNEN und FDP, <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1990812/04221173eef9a6720059cc353d759a2b/2021-12-10-koav2021-data.pdf?download=1> (Abruf: 14.01.2022).