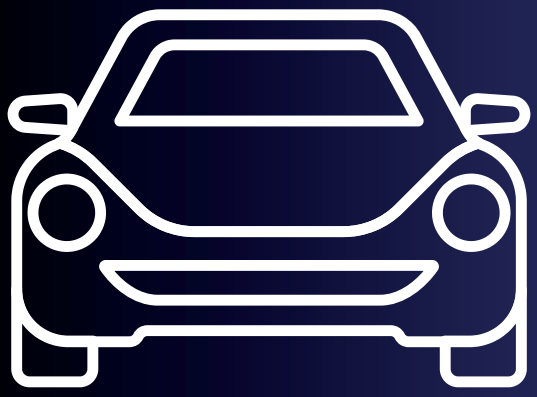


2024

Verkehrsunfallstatistik

POLIZEIPRÄSIDIUM
STUTTGART

VON FALL ZU FALL
MIT UNS.

UNFALLSTATISTIK 2024



INHALT

04 **UNFALLSTATISTIK IM ÜBERBLICK**

06 **ALLGEMEINE UNFALLLAGE FÜR DIE GEMARKUNG STUTTGART**

10 **RAD- UND PEDELECVERKEHR**

14 **ELEKTROKLEINSTFAHRZEUGE**

17 **VERKEHRSUNFÄLLE MIT STADTBAHNBETEILIGUNG**

20 **UNFÄLLE UNTER BEEINFLUSSUNG VON ALKOHOL- UND/ODER DROGEN IM LICHTE DER CANNABISLEGALISIERUNG**

24 **UNSERE BOTSCHAFT**

26 **WEITERE DATEN ZUM UNFALLGESCHEHEN**

- Unfallflucht
- Motorisierte Zweiräder
- Fußgänger
- Senioren
- Junge Erwachsene
- Kinder
- Schulwegunfälle
- Unfallhäufungsstellen

Anzahl der Unfälle gesamt

22.962 | + 2,3 %



Volkswirtschaftliche Unfallkosten

289.758.140 €

(der Berechnung liegen die Kostensätze der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zugrunde)

Unfallstatistik 2024

Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Anzahl der Gesamtunfälle	1.780 | + 1,1 %
Anzahl der Unfalltoten	7 | +/- 0 %
Anzahl der Schwerverletzten	193 | - 4,5 %
Anzahl der Leichtverletzten	1.953 | + 0,3 %



Verkehrsunfälle mit Sachschaden

VU-Sach (EUSKa)	6.175 | + 4,6 %
VU-Sach (VUV)	15.007 | + 1,6 %

Top 3 Unfallursachen

824 | + 3,4 %	Nichtbeachten der Vorfahrt
772 | - 8,1 %	Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren
233 | + 8,4 %	Alkoholeinfluss

Unfallstatistik 2024

Verkehrsunfälle nach Verkehrsbeteiligung

Fahrrad	436 | - 1,8 %
Pedelec	248 | + 22,8 %
Motorisierte Zweiräder	371 | + 6,9 %
Stadtbahnen	107 | + 40,8 %
Fußgänger	246 | - 9,2 %
Elektrokleinstfahrzeuge	147 | + 8,1 %

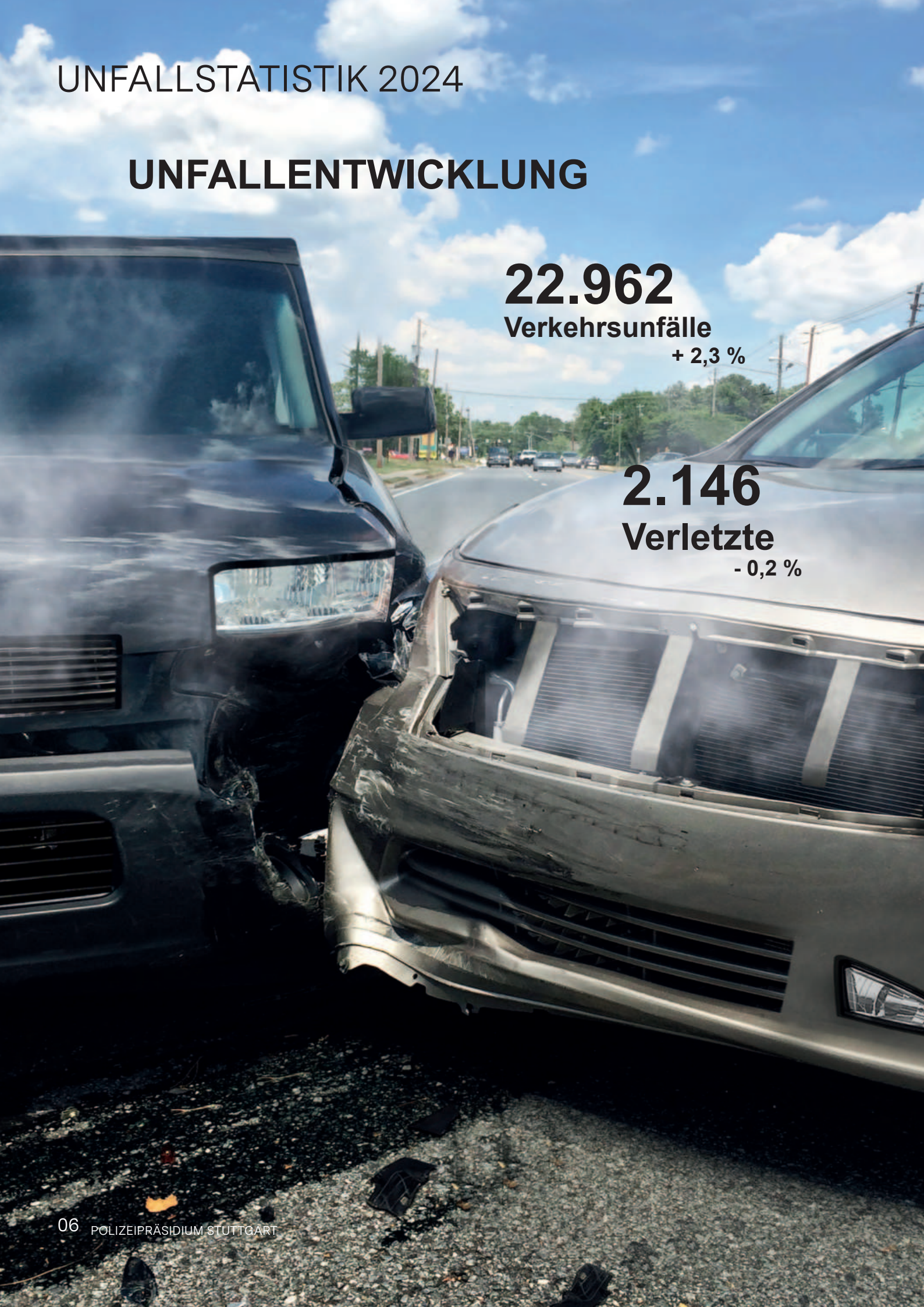
Unfälle nach Deliktsbereichen

Alkoholeinfluss	233 | + 8,4 %
Drogeneinfluss	47 | - 13,0 %
Unfallflucht	5.247 | + 5,5 %

Unfälle nach Risikogruppen

Kinder	84 | - 17,6 %
Senioren	1.410 | + 5,7 %
Junge Erwachsene	1.185 | + 3,5 %

UNFALLENTWICKLUNG



Allgemeine Unfalllage für die Gemarkung Stuttgart

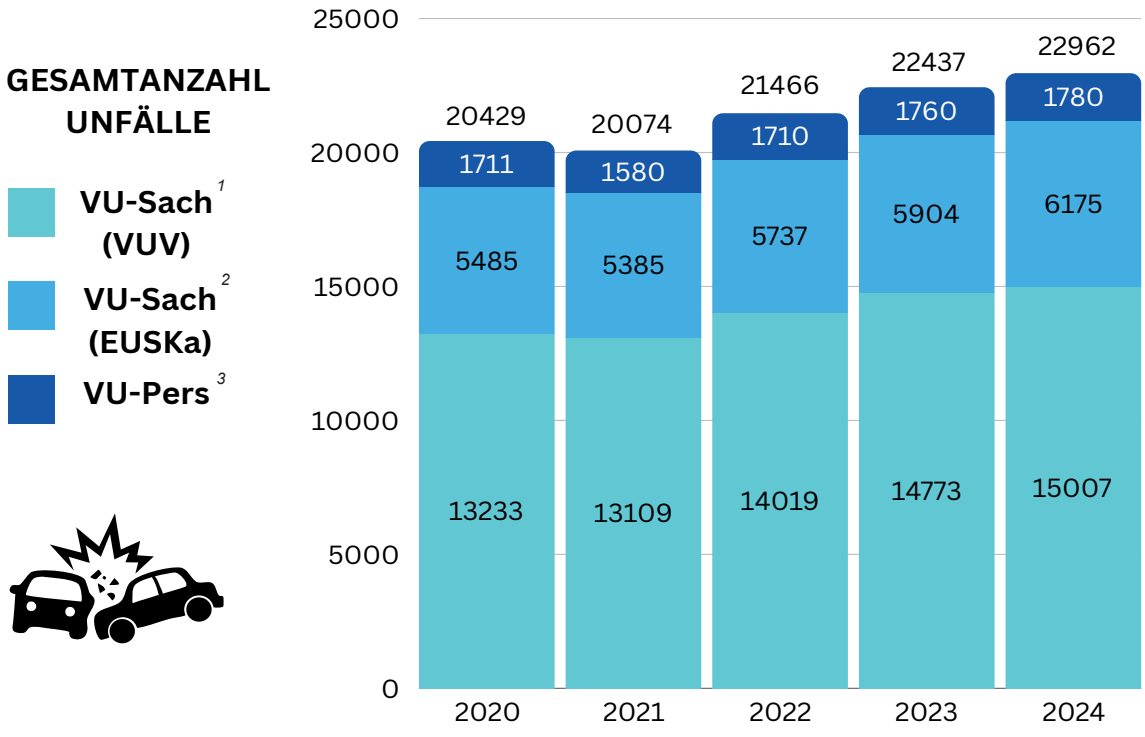
Die Anzahl der Verkehrsunfälle im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Stuttgart hat sich im Jahr 2024 erneut moderat erhöht. Insgesamt wurden 22.962 Verkehrsunfälle polizeilich registriert, was einem Anstieg von etwa 2,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht.

Diese Entwicklung bestätigt zwar die Erwartung, dass die besonders niedrigen Unfallzahlen aus den Pandemiejahren 2020 bis 2022 nicht dauerhaft gehalten werden können, ist jedoch insgesamt positiv zu bewerten. Der Anstieg bleibt mit 2,3 Prozent überschaubar und deutet darauf hin, dass sich das Unfallgeschehen auf einem insgesamt stabilen Niveau bewegt. Dies zeigt, dass die Maßnahmen zur Verkehrssicherheit weiterhin Wirkung zeigen und größere Zuwächse bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden ausgeblieben sind.

Unfallfolgen

Die Entwicklung der Zahl der im Straßenverkehr verunglückten Menschen weist dennoch darauf hin, dass die Verkehrssicherheit weiterhin ein zentrales Anliegen bleiben muss. Insgesamt wurden 2.146 Menschen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden verletzt, was einem minimalen Rückgang von 0,2 Prozent entspricht. Der Anteil der Schwerverletzten an allen bei Unfällen in Stuttgart verunglückten Personen liegt mit knapp neun Prozent auf dem drittniedrigsten Wert im Fünf-Jahresvergleich. Festzuhalten ist, dass die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten unverändert bei 7 liegt, somit nicht weiter angestiegen ist, aber im Umkehrschluss auch nicht reduziert werden konnte. Eine Annäherung an die Ziele der VISION ZERO wurde damit mit Blick auf die Reduzierung der Zahl im Straßenverkehr in Stuttgart getöteten Menschen noch nicht erreicht.

Unfallentwicklung



1 *Verkehrsunfall mit Sachschaden (Ordnungswidrigkeit)*
2 *Verkehrsunfall mit Sachschaden (Bedeutende Ordnungswidrigkeit, Straftat)*
3 *Verkehrsunfall mit Personenschaden*

UNFALLSTATISTIK 2024

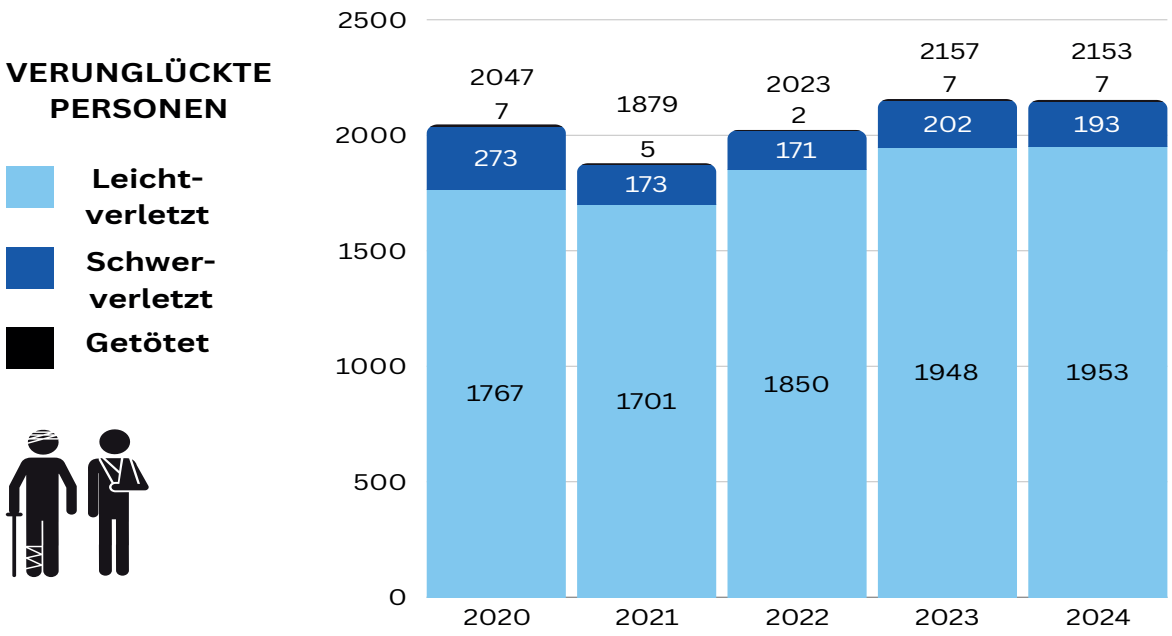
Unter den tödlich Verunglückten befanden sich zwei Fußgänger, ein Pedelecfahrer, ein Motorradfahrer, ein Leichtkraftradfahrer und der Nutzer eines E-Skateboards. Als Mitfahrerin in einem Pkw erlitt eine weitere Person aufgrund des Unfallgeschehens tödliche Unfallfolgen.

In vier Fällen setzten die tödlich Verunglückten die Ursache selbst. Dabei liefen 3 Unfälle ohne weitere Unfallbeteiligte ab. Bei einem Fußgänger, dem Motorradfahrer als auch bei der Mitfahrerin im Pkw wurden die Unfälle von anderen Verkehrsteilnehmern verursacht.
Bei den Leichtverletzten wurde mit 1.953 Personen lediglich ein moderater Zuwachs von 0,3 Prozent verzeichnet. Die Zahl der Schwerverletzten ging erfreulicherweise hingegen auf 193 Personen zurück (minus 5 Prozent), was die Bedeutung präventiver Maßnahmen zur Reduzierung der Unfallfolgen unterstreicht. Die Zahlen zu den Unfallfolgen machen deutlich, dass die Anzahl der schwerwiegenden Unfälle in einem überschaubaren Rahmen bleibt.

Dies schafft eine solide Grundlage, auf der bestehende Maßnahmen zur weiteren Optimierung der Verkehrssicherheit aufgebaut werden können, um langfristig eine weitere Verbesserung der Unfalllage zu erreichen.



Unfallentwicklung



Hauptunfallursachen – Faktor „Mensch“

Die Hauptunfallursache im Straßenverkehr bleibt der Faktor Mensch, was sich in komplexen Verkehrsabläufen einer Großstadt wie Stuttgart besonders zeigt. Die Komplexität erfährt durch die im Straßennetz zahlreich eingerichteten Baustellen nochmals eine Verschärfung. Fehler wie Unaufmerksamkeit, Ablenkung, überhöhte Geschwindigkeit oder das Missachten von Vorfahrtsregeln treten hier aufgrund des dichten Verkehrsaufkommens und der hohen Anforderungen an alle Verkehrsteilnehmer noch stärker in den Vordergrund. Ablenkungen durch Smartphones oder andere elektronische Geräte, aber auch das Navigieren durch komplexe Verkehrsknotenpunkte stellen in städtischen Gebieten zusätzliche Herausforderungen dar. Ebenso wirkt sich risikoreiches Verhalten, wie aggressives Fahren oder das Ignorieren von Verkehrsregeln wesentlich auf die Unfallstatistik aus. Diese Besonderheiten des urbanen Raums verdeutlichen die Notwendigkeit, durch gezielte Aufklärung, präventive Maßnahmen und konsequente Kontrollen ein stärkeres Bewusstsein für sicheres und verantwortungsvolles Verhalten im dichten Stadtverkehr zu fördern. Die Hauptunfallursachen sind jährlich wiederkehrend gleich und werden von „Nichtbeachten der Vorfahrt“ und „Fehlern beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren“, die mit zirka 18 Prozent dominieren angeführt. Danach folgen „Unfälle unter Alkoholeinfluss“, „Abstand“, „Fehler bei der Fahrbahnbenutzung“ und „Fehler beim Fahrstreifenwechsel“ sowie „Geschwindigkeit“.



Hauptunfallursachen	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in Prozent
Fehler beim Vorbeifahren	20	20	17	18	26	+ 8	+ 44,4
Ladung (ungesichert/überladen)	27	32	19	24	27	+ 3	+ 12,5
Technische Mängel	24	23	39	34	29	- 5	- 14,7
Ablenkung (Neu ab 2021)		34	76	79	39	- 40	- 50,6
Ruhender Verkehr	52	54	71	36	46	+ 10	+ 27,8
Glätte/Schlüpfrigkeit	65	118	111	111	78	- 33	- 29,7
Überschreiten der Fahrbahn	110	106	113	124	80	- 44	- 35,5
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	91	82	105	82	90	+ 8	+ 9,8
Verkehrstüchtigkeit (ohne Alkohol)	89	85	98	125	112	- 13	- 10,4
Überholen	91	108	102	106	122	+ 16	+ 15,1
Geschwindigkeit	236	210	194	185	171	- 14	- 7,6
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	207	176	220	159	180	+ 21	+ 13,2
Fehler bei der Fahrbahnbenutzung	184	223	242	215	211	- 4	- 1,9
Abstand	131	99	170	258	213	- 45	- 17,4
Alkoholeinfluss	184	211	255	215	233	+ 18	+ 8,4
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	901	613	605	840	772	- 68	- 8,1
Nichtbeachten der Vorfahrt	763	742	759	797	824	+ 27	+ 3,4
Sonstige Fehler	4685	4923	5280	5125	5505	+ 380	+ 7,4



436
Unfälle mit Radfahrern
- 1,8 %

RAD- UND PEDELECVERKEHR

248
Unfälle mit Pedelecfahrern
+ 22,8 %

Anzahl der Unfälle mit Rad- bzw. Pedelecfahrern auf nahezu gleichbleibend hohem Niveau

Die Anzahl der Unfälle bei den Pedelecfahrern (248) nahm um annähernd 23 Prozent zu, während bei den Radfahrern (436) ein geringer Rückgang von 8 Unfällen zu konstatieren ist.

Die Unfallfolgen für Fahrrad- und Pedelecfahrer verdeutlichen abermals, dass diese Verkehrsteilnehmer aufgrund der fehlenden fahrzeugseitigen Sicherheitsvorkehrungen besonders anfällig für Verletzungen sind. Im Vergleich zu Kraftfahrzeugnutzern, die durch eine schützende Sicherheitszelle sowie zusätzliche Schutzmechanismen wie beispielsweise Sicherheitsgurte und Airbags geschützt sind, haben Fahrrad- und Pedelecfahrer bei Unfällen ein deutlich höheres Risiko, schwerwiegende Verletzungen zu erleiden. Besonders in städtischen Gebieten, in denen die Verkehrsintensität höher und die Unfallgefahren vielfältiger sind, wird die Verwundbarkeit dieser Gruppen deutlich.

Während der überwiegende Anteil der unfallbeteiligen Radfahrer (302 / minus 0,3 Prozent) und Pedelecfahrer (184 / plus 17 Prozent) vergleichsweise leichte Verletzungen als Unfallfolge davontrugen, erlitten 46 (minus 24 Prozent) Radfahrer und 33 (plus 65 Prozent) Pedelecfahrer dagegen schwere Verletzungen. Dabei ist der Grad der Unfallfolge in der Regel nicht beeinflussbar. Ein alleinbeteiligter Pedelecfahrer erlag seinen schweren sturzbedingten Verletzungen. Vorausgegangen war bei abschüssiger Fahrt eine Abwehrbewegung nach einem Insekt, woraufhin der Pedelecfahrer von der Fahrbahn abkam und unglücklich stürzte.

Über die Jahre hinweg hat sich die Tatsache nicht verändert, dass bei etwas mehr als der Hälfte der Verkehrsunfälle dem Radverkehr aufgrund von individuellem Fehlverhalten (einschließlich Alleinunfälle) selbst die Verantwortung an den Schadensereignissen zugeschrieben werden muss. Dabei spielen verschiedene Ursachen eine Rolle, wobei insbesondere das „Nichtbeachten der Vorfahrt“ und der „Alkoholeinfluss“ als die häufigsten Faktoren auftreten. Ebenfalls signifikant tragen Fehler wie eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“ und „falsche Fahrbahnbenutzung“, als auch „Fehler beim Abbiegen“ zu dem Unfallgeschehen bei. Die Polizei behält daher auch im Jahr 2025 die Regelakzeptanz von Fahrrad- und Pedelecfahrern im Fokus und wird ein Fehlverhalten wenn möglich und notwendig zur Ahndung bringen.

Aber auch das Fehlverhalten oder die Unachtsamkeit der anderen Verkehrsteilnehmer trägt zum Unfallgeschehen bei. So sind die Ursachen „Missachten der Vorfahrt“ und „Fehler beim Abbiegen“ bei anderen beteiligten Fahrzeugnutzern führend, gefolgt von „Fehlern beim Einfahren in den fließenden Verkehr“, „Fehlern beim Wenden und Rückwärtsfahren“ und „Fehlern beim Ein- und Aussteigen (Dooring-Unfälle)“. Der Anteil der Unfallursache „Fehler beim Überholen“ durch Kraftfahrzeuge beträgt – unter anderem wegen Unterschreitens des Seitenabstands – fünf Prozent. Es sind aber nicht nur die anderen Verkehrsteilnehmer, welche zu einem Unfallgeschehen beigetragen haben. Auch Fußgänger haben mit „Fehlern beim Überschreiten der Fahrbahn“ mit knapp 4 Prozent einen nicht zu vernachlässigenden Verursacheranteil auf sich zu verbuchen.

Das Tragen eines Helms und anderer Schutzausrüstung verhindert keinen Unfall, kann jedoch schwere Kopfverletzungen bei Fahrrad- und Pedelecunfällen verhindern. Ohne Helm sind Radfahrer einem deutlich höheren Verletzungsrisiko ausgesetzt. Leider ist die Bereitschaft, freiwillig einen Helm zu tragen, bei den verunglückten Pedelecfahrern (47 Prozent / minus 4) im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen, wohin gegen diese Bereitschaft bei Fahrradfahrern (52 Prozent / plus 10) erfreulich ausgeprägter war. Diese Resultate zeigen, dass es noch immer deutlichen Nachholbedarf gibt. Angesichts des moderaten Anstiegs der Unfallzahlen im Radverkehr und der Tatsache, dass 41 Prozent der Schwerverletzten und 25 Prozent der Leichtverletzten dem Radverkehr zuzuschreiben sind, wird die Polizei bei Kontrollen und Präventionsveranstaltungen weiterhin die Schutzwirkung eines Helms hervorheben.

UNFALLSTATISTIK 2024

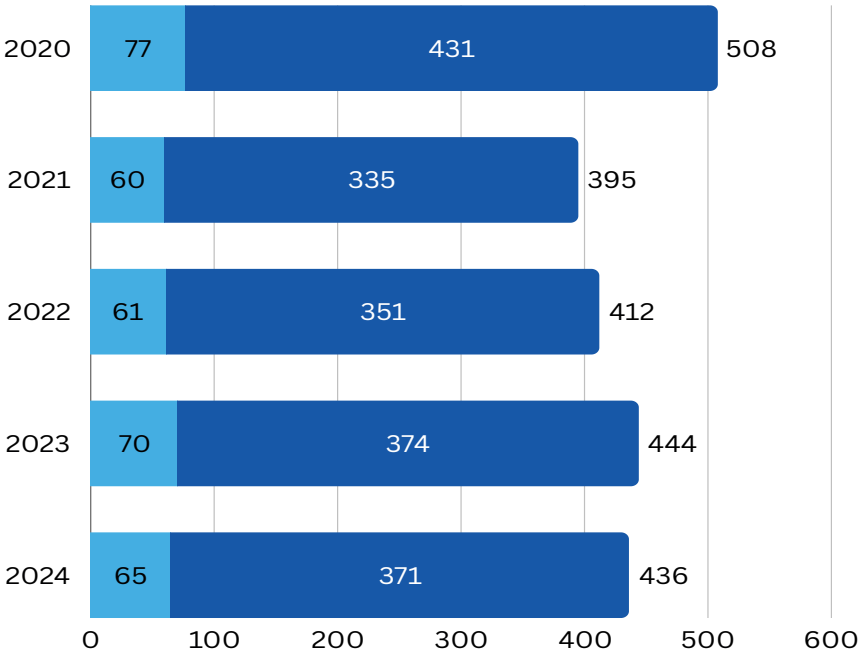
Verkehrsunfälle mit Radfahrern

GESAMTANZAHL UNFÄLLE

VU-Sach (EUSKa)

VU-Pers





Verkehrsunfälle mit Radfahrern

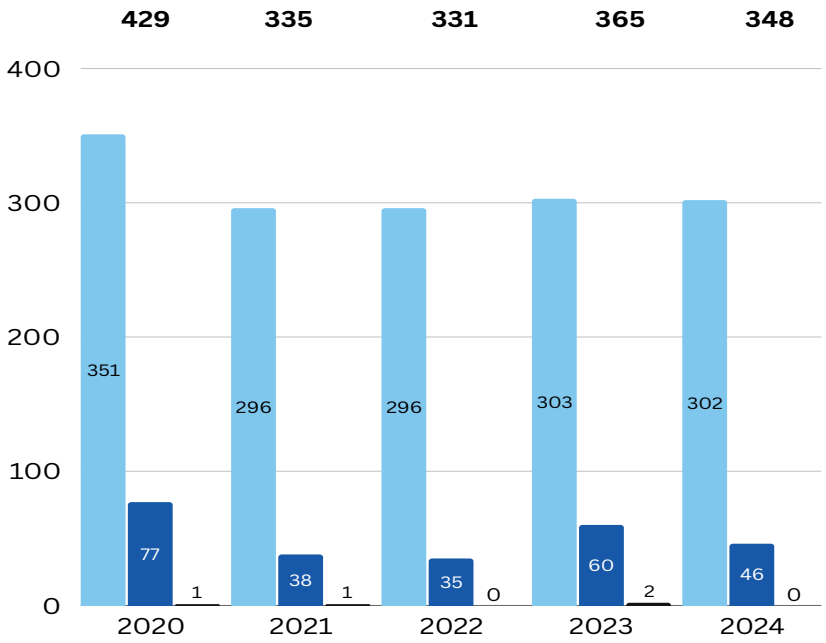
VERUNGLÜCKTE PERSONEN

Leicht-verletzt

Schwer-verletzt

Getötet



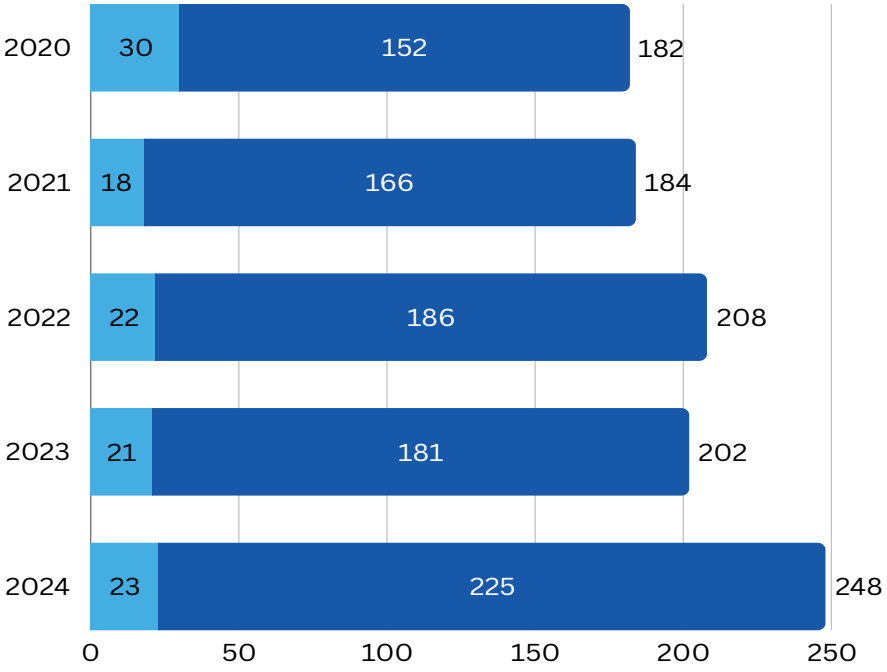


Verkehrsunfälle mit Pedelecs

GESAMTANZAHL UNFÄLLE

- VU-Sach (EUSKa)
- VU-Pers



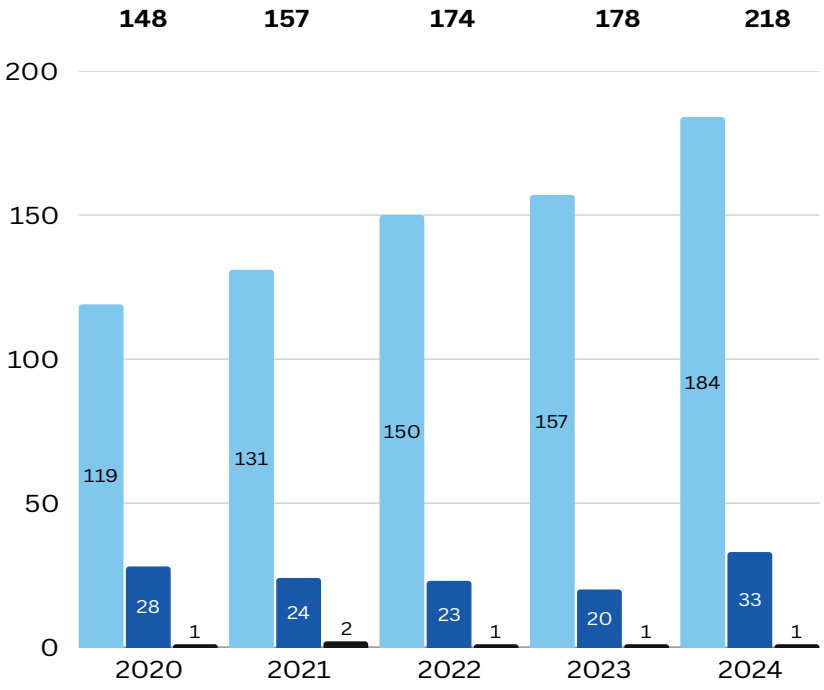


Verkehrsunfälle mit Pedelecs

VERUNGLÜCKTE PERSONEN

- Leicht-verletzt
- Schwer-verletzt
- Getötet







ELEKTROKLEINST-FAHRZEUGE

147
Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen
+ 8,1 %

E-Scooter – überwiegend den gewerblichen Verleihern zuzuordnen – gehören zwischenzeitlich zum Stadtbild

Die Anzahl der Unfälle (147) mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen nahm im Vergleich zum Vorjahr um ca. 8 Prozent zu. Während bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden (113) eine geringe Zunahme von 2 Unfällen (plus 2 Prozent) verzeichnet werden konnte, ist bei den Verkehrsunfällen mit Sachschaden (34) eine deutliche Zunahme von 36 Prozent festzustellen, wenngleich sich die Zahlen insgesamt noch auf einem niedrigen Niveau bewegen.

Bei den Unfällen mit Personenschaden erlitten 83 Elektrokleinstfahrzeugnutzer selbst leichte Verletzungen (minus 4 Prozent),12 Nutzer erlitten schwere Verletzungen (plus 20 Prozent). Während bei 20 Unfällen mit Personenschaden Kopfverletzungen bei den E-Scooter-Nutzern dokumentiert wurden, ist festzuhalten, dass insgesamt bei den Unfällen mit dieser Verkehrsbeteiligungsart nur 5 E-Scooternutzer freiwillig einen Helm getragen hatten. Hier gilt dasselbe wie für die Radfahrer: Das Tragen eines Helmes kann dazu beitragen, schwere Verletzungen zu vermeiden oder diese zumindest stark abzumildern. Mit großem Bedauern ist festzuhalten, dass erneut ein tragischer Alleinunfall mit einem nicht für den öffentlichen Verkehr zugelassenen E-Skateboard für den Skateboardfahrer tödlich endete. Der Verlust eines Menschenlebens mahnt eindringlich, wie riskant der Umgang mit solchen Fahrzeugen ist – eine Gefahr, die neben den Fahrern potenziell auch andere Verkehrsteilnehmer betreffen kann. Dass sich ein solches Unglück wie im Jahr 2023 nun im Jahr 2024 wiederholt, unterstreicht die Erkenntnis und die Botschaft, die Risiken bei Gebrauch dieser – im öffentlichen Verkehrsraum ohnehin nicht erlaubten – Geräte nicht zu verharmlosen und dementsprechend verantwortungsvoll zu handeln. Dies gilt insbesondere, nachdem E-Skateboards zwischenzeitlich auch beliebte Geschenke für Kinder zu sein scheinen. Auffällig ist mithin der Anteil der Unfallverursachung, welcher im zurückliegenden Jahr in 73 Prozent der Unfälle (minus 6 Prozent) den Nutzern von Elektrokleinstfahrzeugen zugerechnet werden muss.

Die Anzahl der darin enthaltenen Alleinunfälle bleibt mit 45 Unfällen (plus 10 Prozent) weiterhin auf hohem Niveau. Die Hauptunfallursachen werden bei den E-Scooter-Nutzenden von „mangelnder Verkehrstüchtigkeit (Alkohol- bzw. Drogenbeeinflussung)“ und „Fehlern bei der Fahrbahnbenutzung“ mit annähernd 46 Prozent dominiert. Danach folgen die Ursachen „Nichtbeachten der Vorfahrt“, „nicht angepasste Geschwindigkeit“ und „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr“. Die Konsequenzen für die Schwerpunkte polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit für das Jahr 2025 werden hier sehr deutlich.
Werden die Unfälle von anderen Verkehrsteilnehmern verursacht, so sind die Ursachen „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr“ und „Nichtbeachten der Vorfahrt“ führend, gefolgt von „Fehler beim Abbiegen, Wenden oder Rückwärtsfahren“. „Dooring“-Unfälle als Ursache wurden im Berichtszeitraum nicht benannt. Allerdings sind E-Scooterfahrer ebenso wie Radfahrer dem Risiko ausgesetzt, das durch das Fehlverhalten von Autofahrern und ihren Mitfahrern beim Aussteigen aus geparkten Fahrzeugen entstehen kann.

Holländischer Griff



Eine einfache Präventionsmaßnahme ist der sog. „Holländische Griff“: Dabei wird die Autotür mit der weiter entfernten Hand geöffnet, sodass sich der Oberkörper automatisch dreht und der Blick in den Rückspiegel fällt – eine effektive Methode, um herannahende Zweiräder rechtzeitig zu sehen und Unfälle zu vermeiden.

UNFALLSTATISTIK 2024

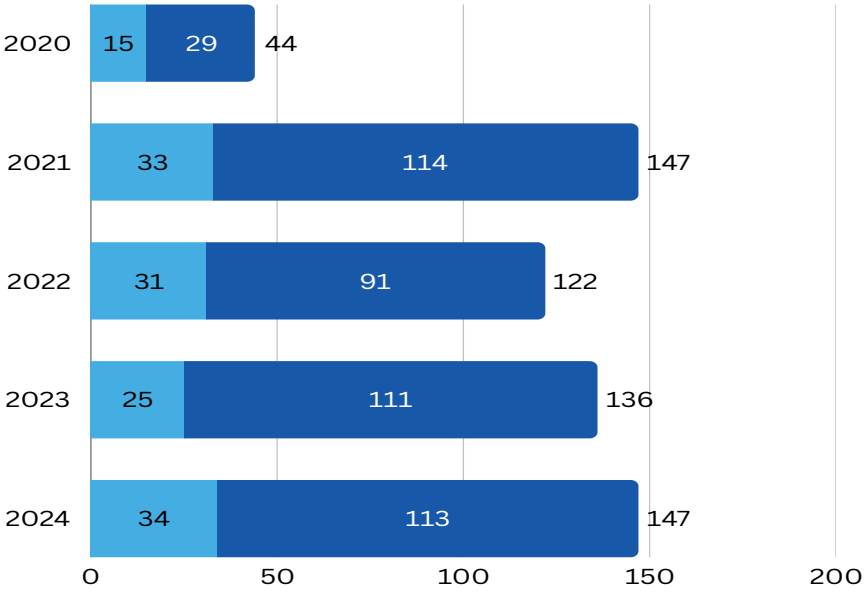
Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen

GESAMTANZAHL UNFÄLLE

VU-Sach (EUSKa)

VU-Pers





Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen

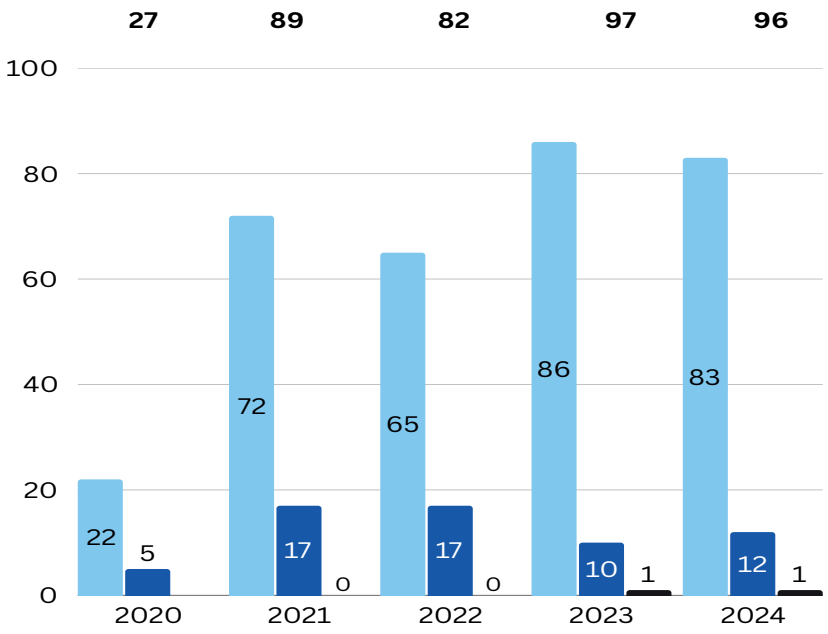
VERUNGLÜCKTE PERSONEN

Leicht-verletzt

Schwer-verletzt

Getötet





VERKEHRSUNFÄLLE MIT STADTBAHNBETEILIGUNG

107 Unfälle mit Stadtbahnbeteiligung

+ 40,8 %

UNFALLSTATISTIK 2024

Öffentlicher Personennahverkehr mit der Stadtbahn – Symbol für sicheren und zuverlässigen Nahverkehr und ein Herzstück des öffentlichen Lebens in Stuttgart

Die Stadtbahn der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) ist ein unverzichtbares Rückgrat des städtischen Nahverkehrs und prägt vielfach den Alltag von Bewohnern und Berufstätigen.
Mit 15 Linien im Regelverkehr, die eine Gesamtlänge von 236 Kilometern abdecken, sorgen 224 Schienenfahrzeuge für Mobilität an über 200 Haltestellen. Dabei verläuft der Großteil des Streckennetzes auf separaten Bahnkörpern – oft durch Tunnel – und ist so vollständig vom übrigen Verkehr abgeschirmt. Lediglich acht Kilometer der Gleise sind in Straßenfahrbahnen integriert.

Die Stadtbahnen legen jährlich über 21 Millionen Wagenkilometer zurück, wobei das Handeln der Stadtbahnführerführer sowie die eingesetzte Sicherungstechnik eine wesentliche Rolle spielen. Diese Kombination trägt dazu bei, dass das Fahrpersonal selbst nur einen kleinen Anteil der Unfälle verursacht. In der jüngsten Geschichte der SSB wurde dies im Jahr 2024 von einem verheerenden Unfall überschattet, bei dem eine Stadtbahnführerin auf gerader Strecke auf eine stehende Bahn auffuhr. Die Wucht der Kollision führte bei einem Fahrgast und der Stadtbahnführerin zu schweren Unfallfolgen. Weitere Fahrgäste erlitten leichte Verletzungen. Trotz dieses Unglückes hat die jahrelange Erkenntnis weiterhin Gültigkeit, dass primär Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehre nach wie vor ein erhöhtes Unfallrisiko bergen. Hier zeigt sich wiederkehrend, dass in rund 76 Prozent der Fälle (im Vorjahr: 74 Prozent) andere Fahrzeugführer für Unfälle verantwortlich sind. Häufige Ursachen sind das Missachten der Vorfahrt, Fehler beim Abbiegen oder Wenden sowie das Nichtgewähren des Vorrangs. Auch das Verhalten von Fußgängern trägt in einigen Fällen zu Unfällen bei: 15 solcher Vorfälle (Vorjahr: 11) wurden auf Unachtsamkeit, Eile oder Ablenkung zurückgeführt. Besonders kritisch ist dies an oberirdischen Haltestellen, wo einfahrende Stadtbahnen trotz blinkender Warnlichter oft übersehen werden oder verbotenerweise der Bahnkörper überquert wird.

Mit der Überwachung des verbotswidrigen Wendens und Abbiegens durch Fahrzeugführer an besonders unfallgefährdeten Kreuzungen mit Stadtbahnverkehr deckt die Polizei einen weiteren wichtigen Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit ab. Beanstandete Fahrzeugführer werden bei diesen Kontrollaktionen im Rahmen verkehrserzieherischer Gespräche mit den Gefahren und den möglichen Folgen ihres Fehlverhaltens konfrontiert. Dem oftmals nachlässigen Fehlverhalten der Fußgänger beim Überschreiten der Gleise an den sog. Z-Überwegen begegnet die Polizei ebenfalls mit Präventionsaktionen.

Tipp der Polizei



Fehlverhalten von Fahrzeugführern oder Fußgängern kann oftmals zu Gefahrbremsungen führen. Daher empfiehlt die Polizei, in der Bahn Fahrgastsitze zu nutzen, mindestens sich aber an den Haltegriffen festzuhalten, damit Fahrgäste in einem solchen Fall in der Bahn nicht zu Schaden kommen.

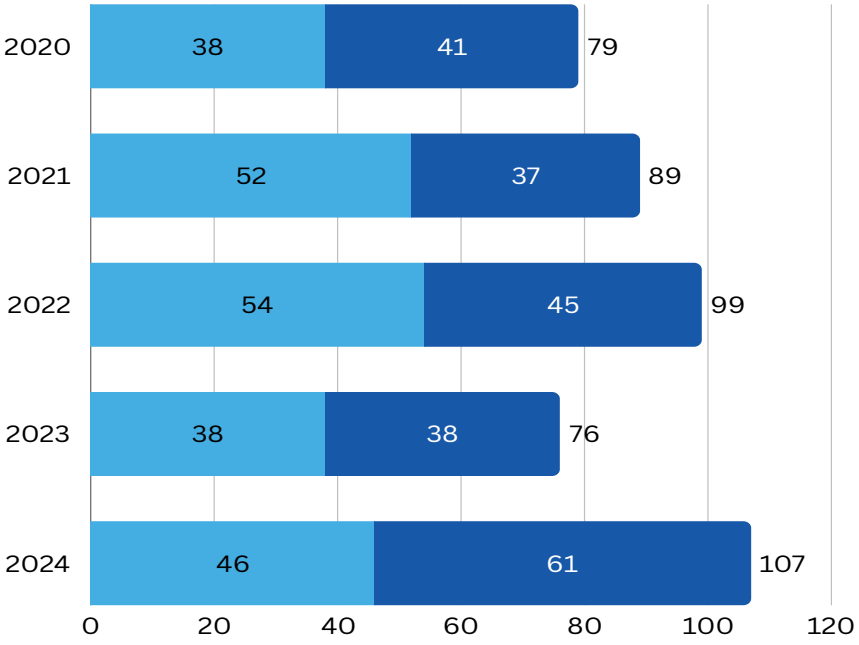
Verkehrsunfälle mit Stadtbahnbeteiligung

GESAMTANZAHL UNFÄLLE

VU-Sach (EUSKa)

VU-Pers





Verkehrsunfälle mit Stadtbahnbeteiligung

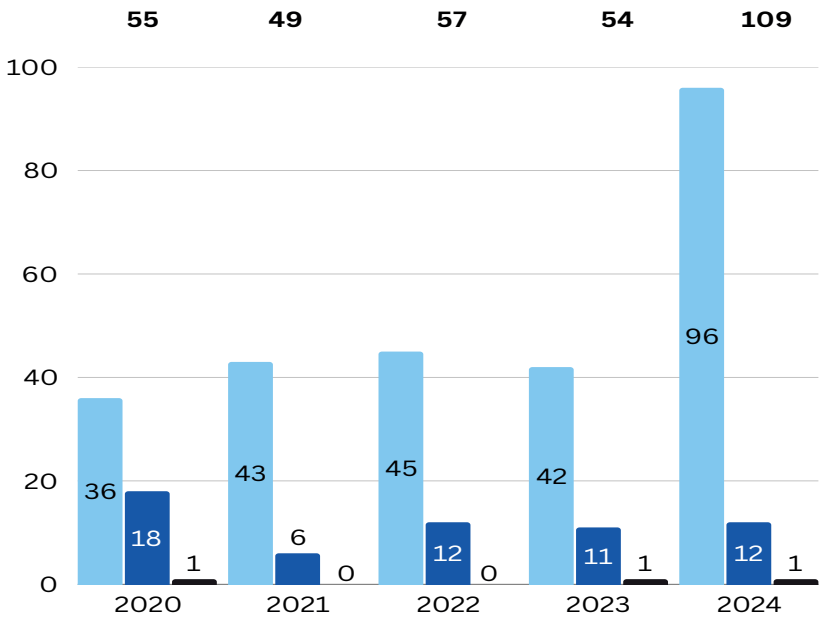
VERUNGLÜCKTE PERSONEN

Leicht-verletzt

Schwer-verletzt

Getötet





VERKEHRSUNFÄLLE UNTER ALKOHOL- UND DROGENEINFLUSS



47
Unfälle unter Drogeneinfluss
- 13,0 %

233
Unfälle unter Alkoholeinfluss
+ 8,4 %

Unfälle unter Beeinflussung von Alkohol- und/ oder Drogen im Lichte der Cannabislegalisierung

Fehlende Verkehrstüchtigkeit – sei es durch Alkohol- oder/und Drogenkonsum – ist eine nicht zu unterschätzende Ursache für Unfälle mit schweren oder gar tödlichen Unfallfolgen.

Während die Anzahl der Unfälle unter Alkoholeinfluss einer Zunahme von 8 Prozent unterlagen, ist die Anzahl der Unfälle unter Drogeneinfluss auf 47 Unfälle (minus 13 Prozent) zurückgegangen. Den Unfällen unter Alkoholeinfluss stehen 1.312 (minus 22 Prozent) folgenlose Trunkenheitsfahrten (im Rahmen von Kontrollen festgestellte, fahruntüchtige Verkehrsteilnehmende) sowie den Unfällen unter Drogeneinfluss 621 (minus 19 Prozent) folgenlose Drogenfahrten gegenüber. Davon entfallen mit 624 (minus 16 Prozent) rund ein Drittel dieser folgenlosen Trunkenheits- und Drogenfahrten auf die Nutzer von Elektrokleinstfahrzeugen.

Seit dem 1. April 2024 schafft die Teil-Legalisierung von Cannabis mehr Spielraum für Besitz und Anbau von Cannabis. Dabei wird der Konsum entstigmatisiert. Allerdings gibt es keine Garantie, dass Konsumenten die verantwortungsvolle Teilnahme am Straßenverkehr und den Drogenkonsum in Einklang bringen werden. Der erleichterte Zugang zum Konsum hat nicht eine automatische Anpassung der Verhaltensmuster im Straßenverkehr im Sinne der Sicherheit zur Folge. Die Gefahr vermehrter Fahrten unter dem Einfluss von THC bleibt daher real.

Um dieser Gefahr entgegenzuwirken, hält die Polizei auch zukünftig an der Strategie von Präventionsangeboten und polizeilichen Verkehrskontrollen zur Bekämpfung von „Alkohol- und Drogenfahrten“ fest und wird diese weiter intensivieren. Festgestellte Verstöße werden konsequent verfolgt.





UNFALLSTATISTIK 2024

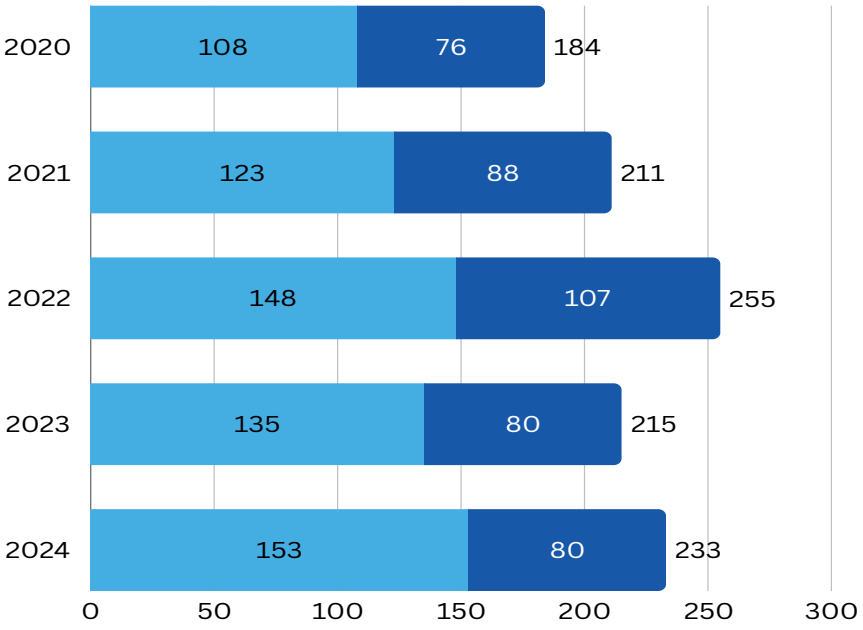
Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

GESAMTANZAHL UNFÄLLE

VU-Sach (EUSKa)

VU-Pers





Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

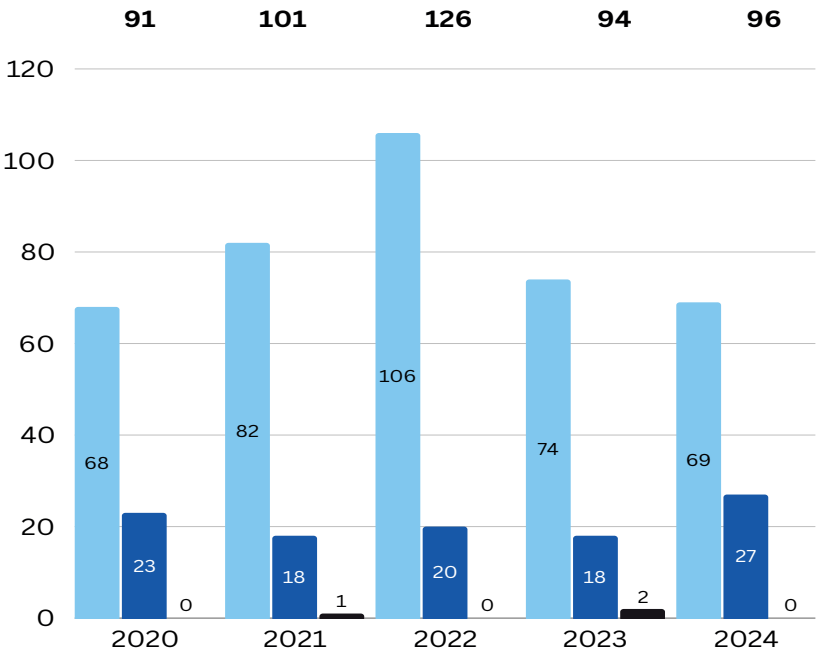
VERUNGLÜCKTE PERSONEN

Leicht-verletzt

Schwer-verletzt

Getötet



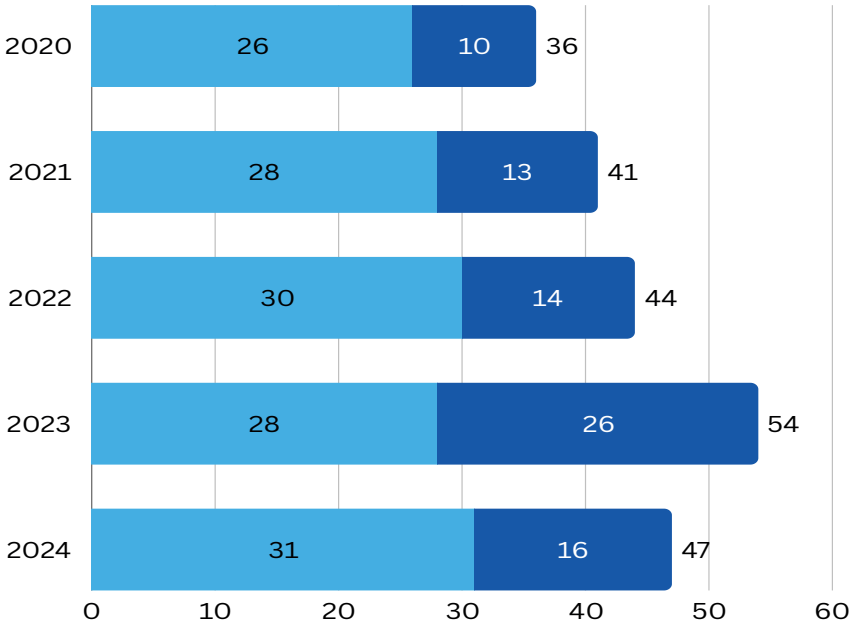


Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss

GESAMTANZAHL UNFÄLLE

- VU-Sach (EUSKa)
- VU-Pers



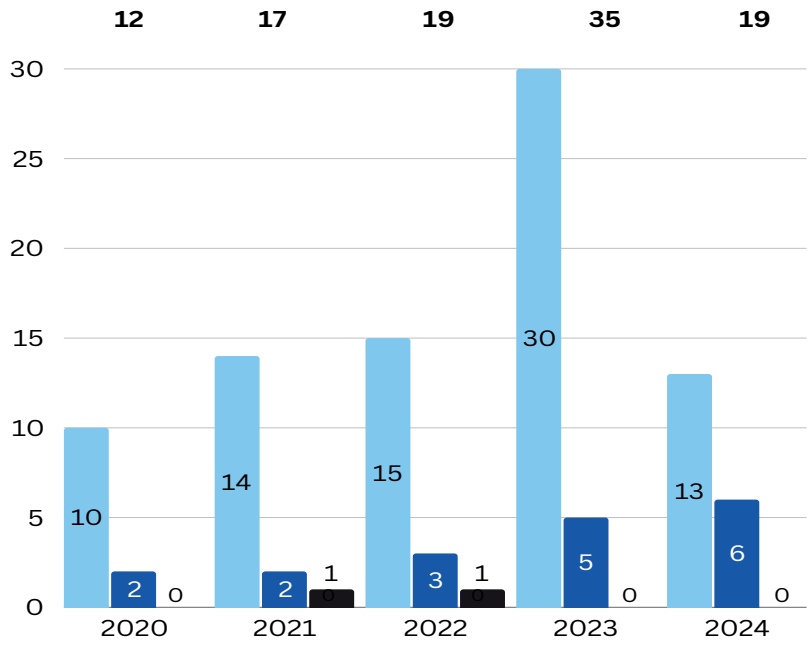


Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss

VERUNGLÜCKTE PERSONEN

- Leicht-verletzt
- Schwer-verletzt
- Getötet





UNSERE BOTSCHAFT

Die mangelnde Beachtung von Verkehrsregeln und Aufmerksamkeitsdefizite, die oft durch Ablenkung oder routiniertes Verhalten im Straßenverkehr entstehen, zählen zu den Hauptursachen für Unfälle. Besonders scheinbar harmlose Verhaltensweisen, wie das unbewusste Ignorieren von Vorschriften oder eine nachlässige Fahrweise, können schwerwiegende Folgen haben. Um solche Risiken zu minimieren, ist eine gezielte und konsequente polizeiliche Verkehrsüberwachung unerlässlich. Sie bildet einen zentralen Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit, da sie nicht nur Regelverstöße sanktioniert, sondern auch präventiv wirkt und das Bewusstsein für sicheres Fahrverhalten stärkt.

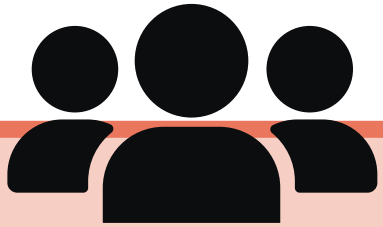
Auch im Jahr 2025 werden wir dieser Aufgabe nachkommen, indem wir unsere Präsenz auf den Straßen erhöhen, die intensivierten Kontrollmaßnahmen konsolidieren und die bewährten Maßnahmen zur Unfallprävention weiterhin umsetzen. Unser Ziel bleibt es, das Unfallgeschehen deutlich zu verringern und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer nachhaltig zu verbessern.

Unsere Präventionsbotschaften in Kürze



FÜR FUSSGÄNGER

Achten Sie auf den fließenden Verkehr, nutzen Sie gesicherte Übergänge und vermeiden Sie Ablenkungen, wie das Tippen auf dem Smartphone, besonders beim Überqueren der Straße.



FÜR ALLE VERKEHRSTEILNEHMER

Jeder im Straßenverkehr trägt Verantwortung – ob zu Fuß, auf dem Rad, mit dem E-Scooter oder im Auto. Strikte Einhaltung der Verkehrsregeln, volle Aufmerksamkeit und ein Bewusstsein für mögliche Gefahren sind essenziell, um Unfälle zu verhindern.

FÜR RAD-FAHRER UND E-SCOOTER-NUTZER



Fahren Sie vorausschauend, halten Sie ausreichend Abstand zu parkenden Autos und rechnen Sie mit plötzlichen Türöffnungen. Tragen Sie nach Möglichkeit reflektierende Kleidung, um besser sichtbar zu sein. Schützen Sie ihr Bestes durch Tragen eines Fahrradhelms.





FÜR AUTOFAHRER UND BEIFAHRER

Prüfen Sie vor dem Aussteigen den rückwärtigen Verkehr, idealerweise mit dem Holländischen Griff, um Kollisionen mit Radfahrern und E-Scooter-Nutzern zu vermeiden. Reduzieren Sie ihre Geschwindigkeit in unübersichtlichen Bereichen und nehmen Sie Rücksicht auf schwächere Verkehrsteilnehmer.

GEMEINSAM FÜR MEHR SICHERHEIT

Die schweren Unfallfolgen, die auch 2024 erneut tragisch deutlich wurden, zeigen, wie schnell das Leben der Betroffenen – und ihrer Angehörigen – nachhaltig verändert werden kann. Lassen Sie uns gemeinsam durch vorausschauendes und umsichtiges Verhalten Unfälle vermeiden. Bleiben Sie jederzeit konzentriert und tragen Sie aktiv zur Verkehrssicherheit bei – zum Schutz und Wohlergehen aller!



WEITERE DATEN ZUM UNFALLGESCHEHEN

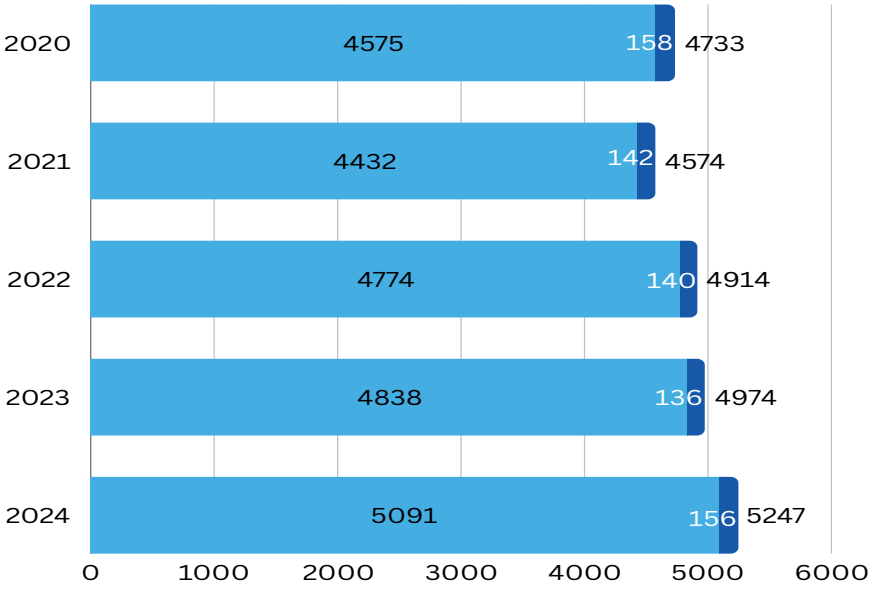
Deliktsbereiche | Unfallflucht

Verkehrsunfälle mit Unfallflucht

GESAMTANZAHL UNFÄLLE

- VU-Sach (EUSKa)
- VU-Pers



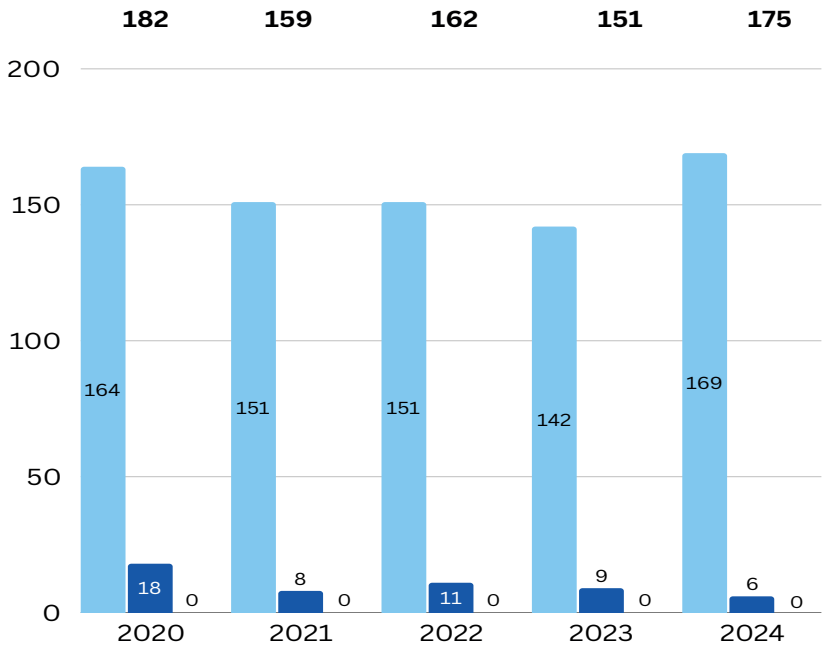


Verkehrsunfälle mit Unfallflucht

VERUNGLÜCKTE PERSONEN

- Leicht-verletzt
- Schwer-verletzt
- Getötet





UNFALLSTATISTIK 2024

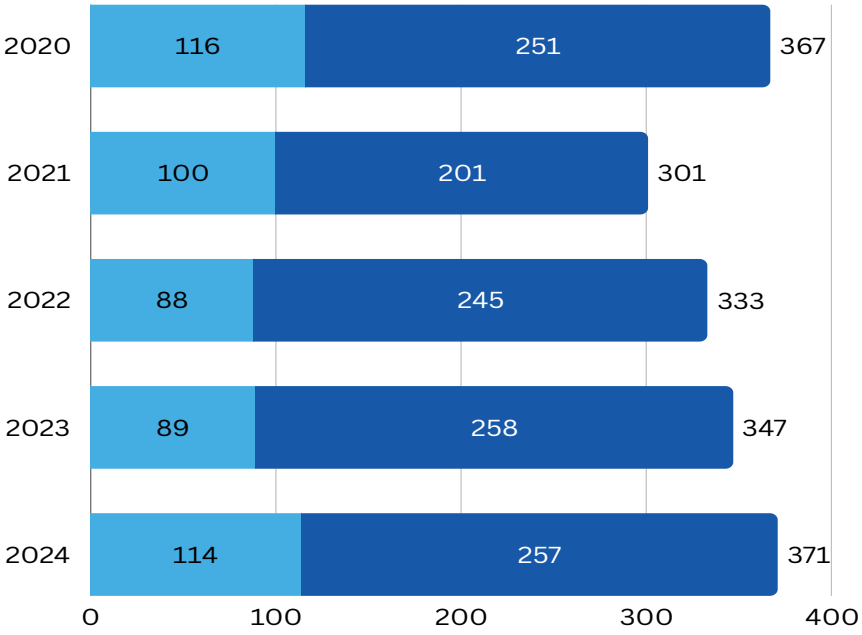
Verkehrsbeteiligungen | Motorisierte Zweiräder

Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern

GESAMTANZAHL UNFÄLLE

- VU-Sach (EUSKa)
- VU-Pers



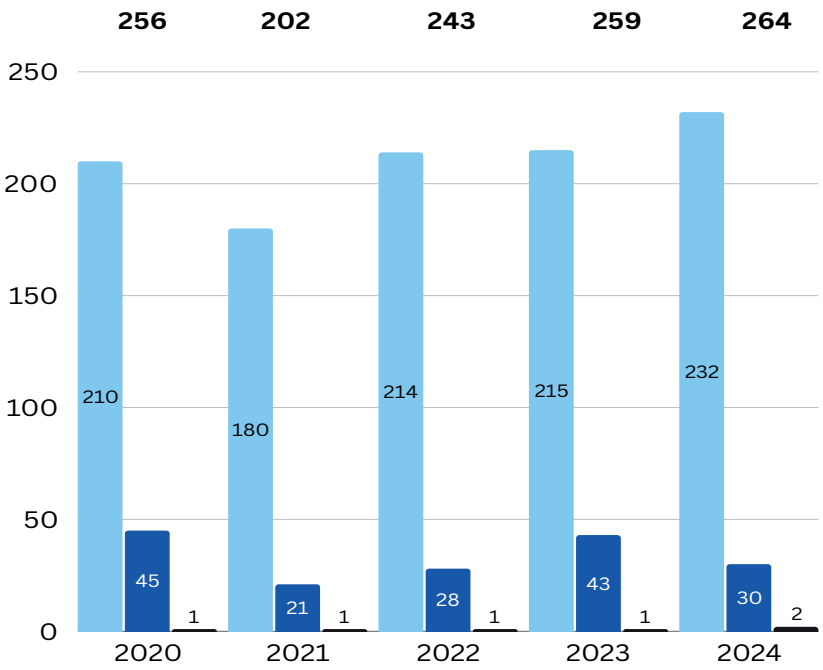


Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern

VERUNGLÜCKTE PERSONEN

- Leicht-verletzt
- Schwer-verletzt
- Getötet





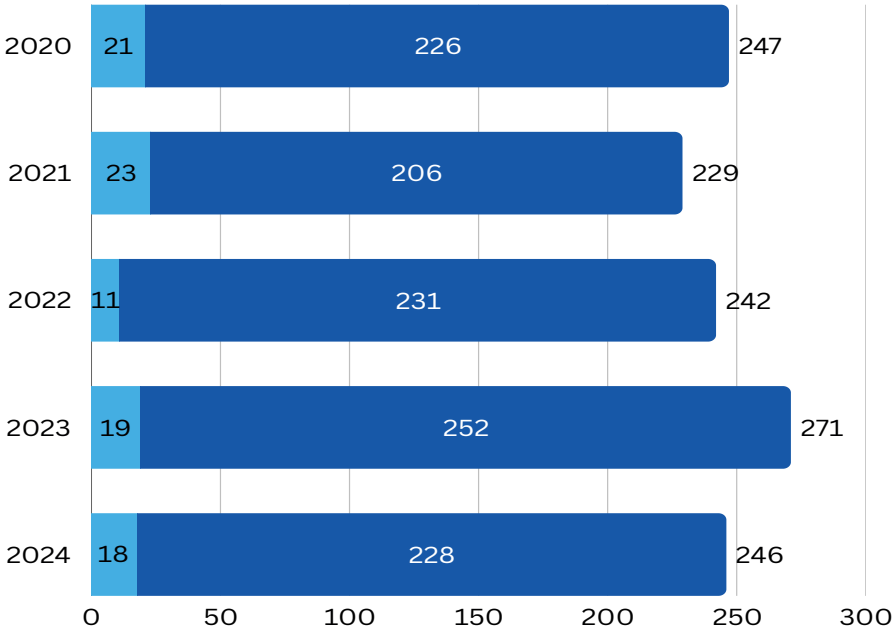
Verkehrsbeteiligungen | Fußgänger

Verkehrsunfälle mit Fußgängern

GESAMTANZAHL UNFÄLLE

- VU-Sach (EUSKa)
- VU-Pers



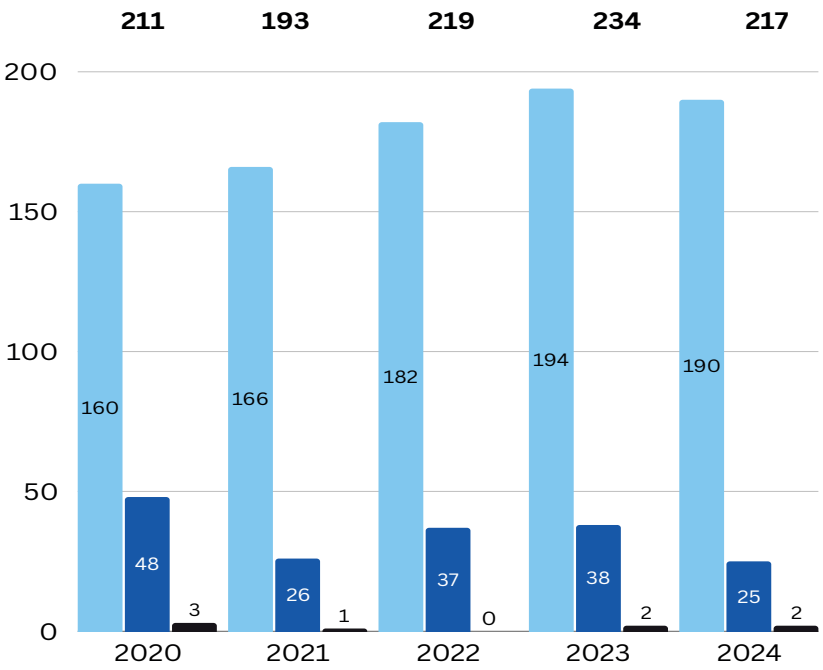


Verkehrsunfälle mit Fußgängern

VERUNGLÜCKTE PERSONEN

- Leicht-verletzt
- Schwer-verletzt
- Getötet





UNFALLSTATISTIK 2024

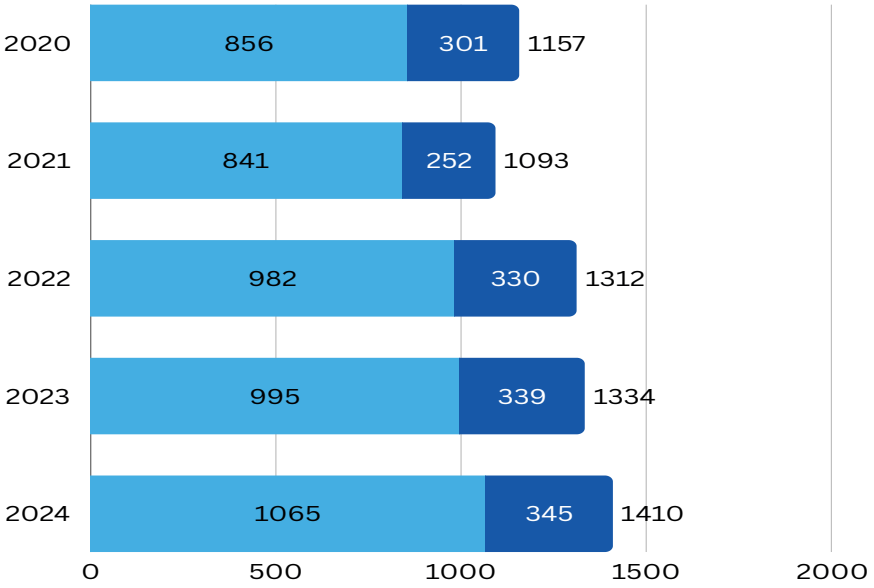
Risikogruppen | Senioren

Verkehrsunfälle mit Senioren (65+)

GESAMTANZAHL UNFÄLLE

- VU-Sach (EUSKa)
- VU-Pers



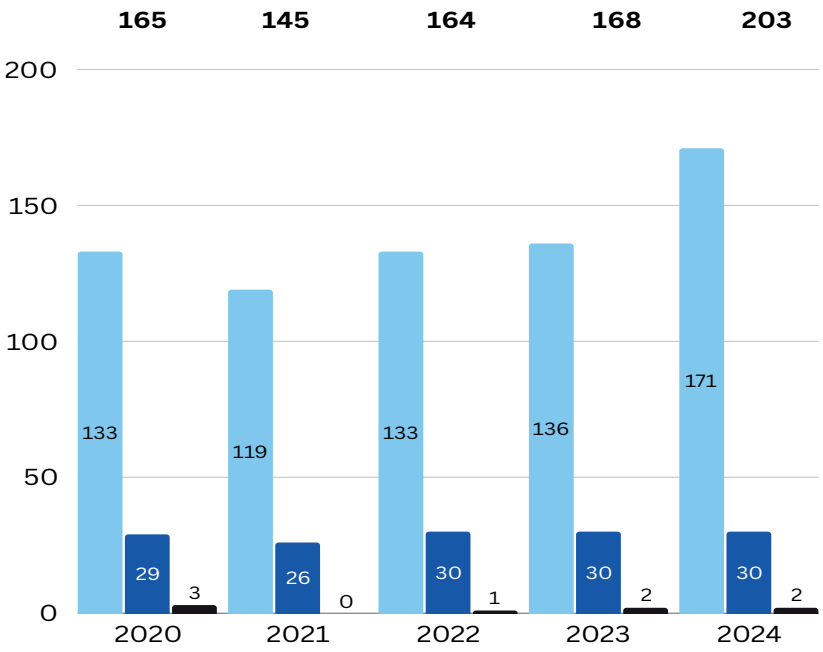


Verkehrsunfälle mit Senioren

VERUNGLÜCKTE PERSONEN

- Leicht-verletzt
- Schwer-verletzt
- Getötet





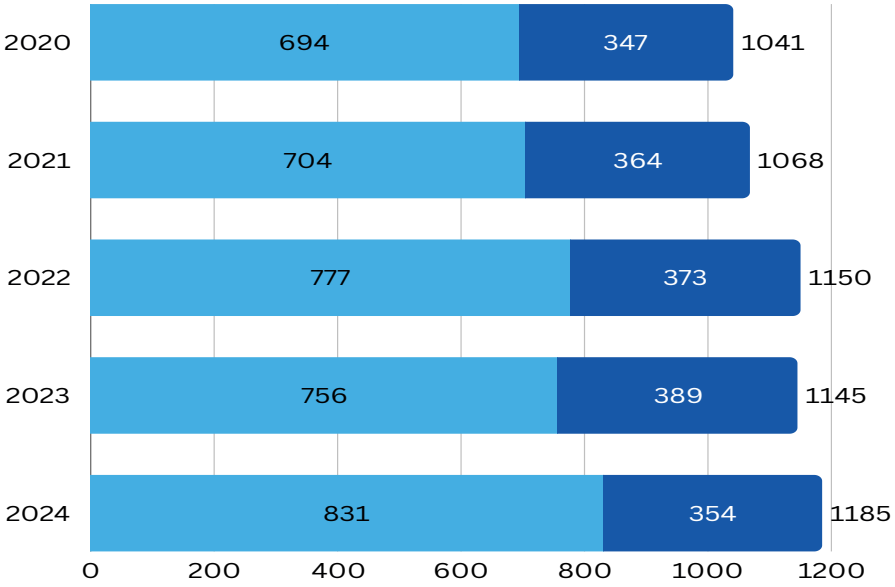
Risikogruppen | Junge Erwachsene

Verkehrsunfälle mit Jungen Erwachsenen

GESAMTANZAHL UNFÄLLE

- VU-Sach (EUSKa)
- VU-Pers



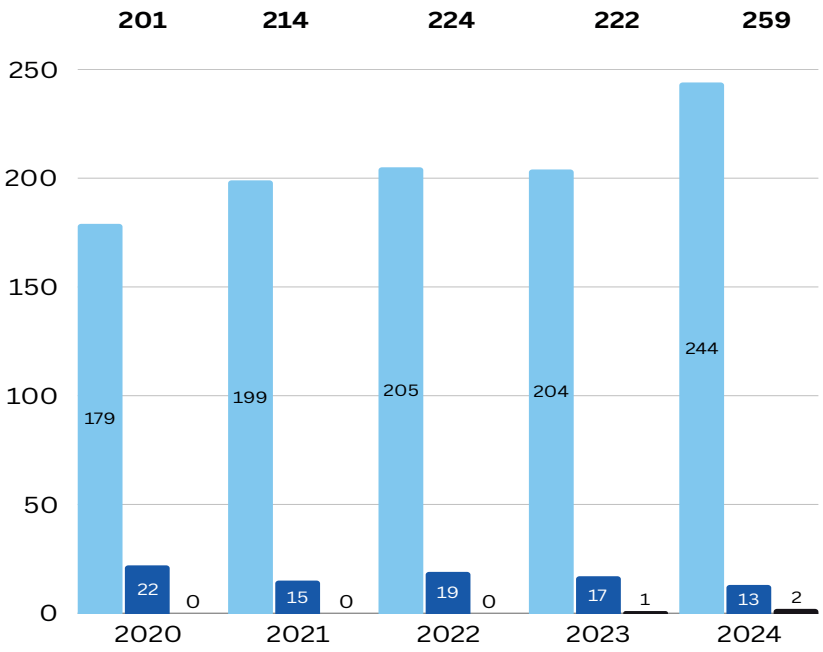


Verkehrsunfälle mit Jungen Erwachsenen

VERUNGLÜCKTE PERSONEN

- Leicht-verletzt
- Schwer-verletzt
- Getötet





UNFALLSTATISTIK 2024

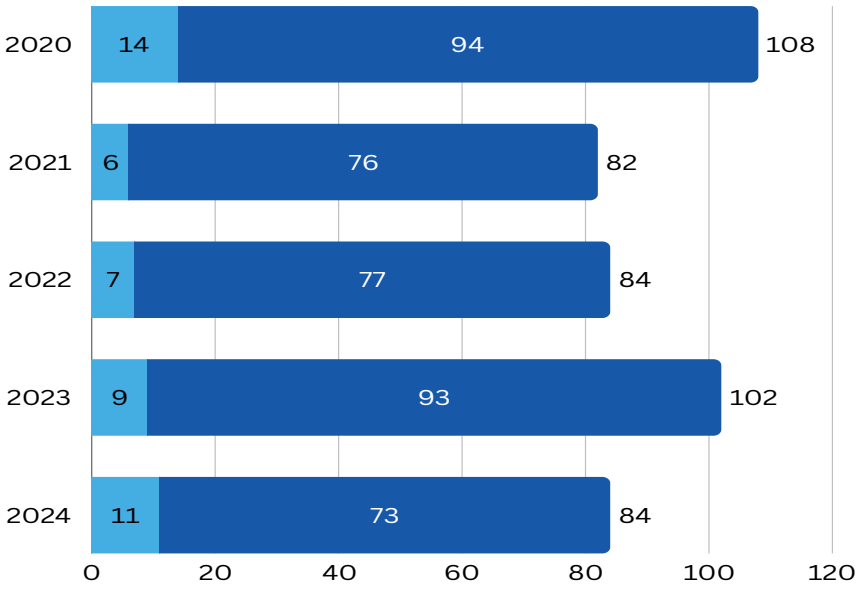
Risikogruppen | Kinder

Verkehrsunfälle mit Kindern

GESAMTANZAHL UNFÄLLE

- VU-Sach (EUSKa)
- VU-Pers



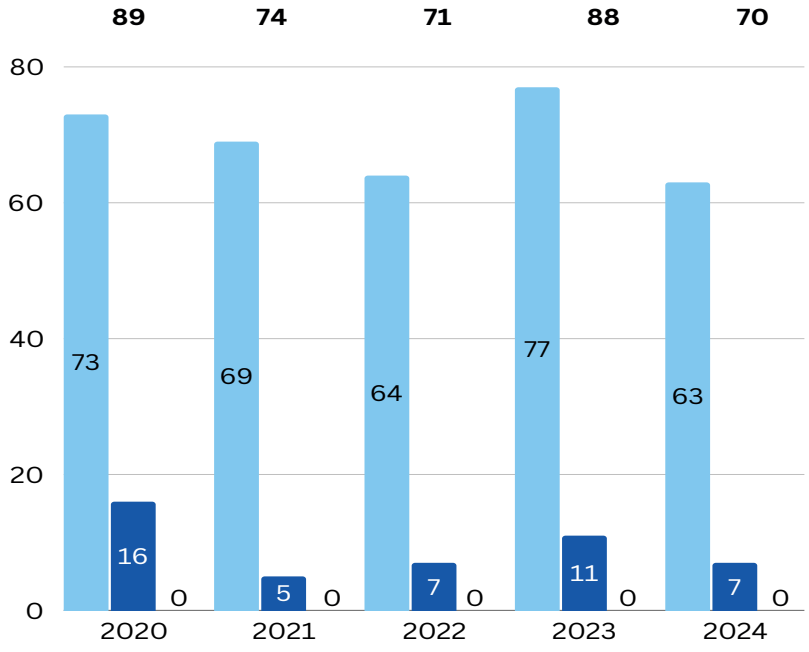


Verkehrsunfälle mit Kindern

VERUNGLÜCKTE PERSONEN

- Leicht-verletzt
- Schwer-verletzt
- Getötet





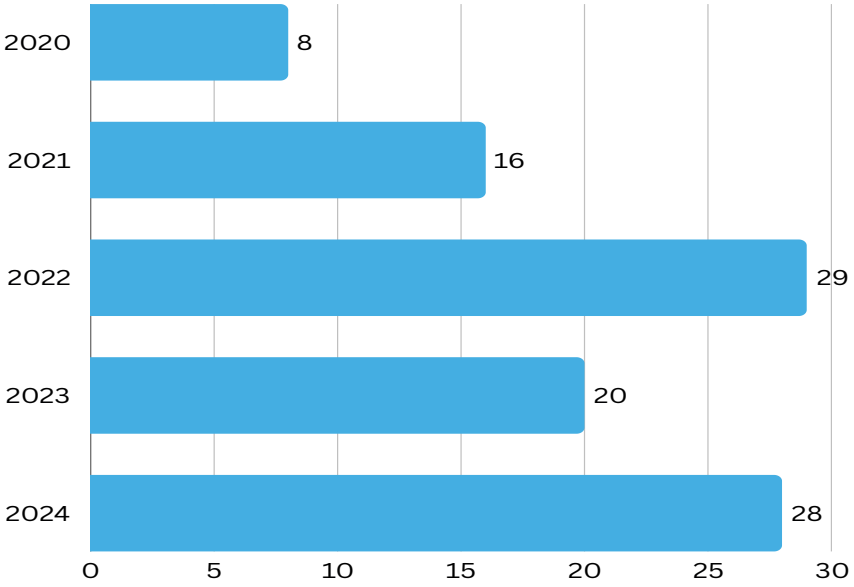
Schulwegunfälle

Schulwegunfälle

GESAMTANZAHL UNFÄLLE

Schulweg-unfälle





Schulwegunfälle

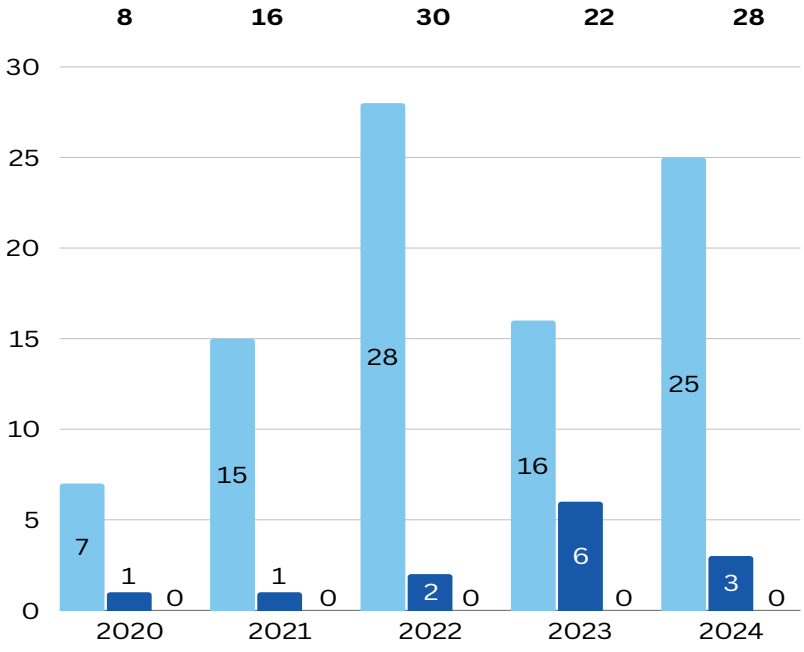
VERUNGLÜCKTE PERSONEN

Leicht-verletzt

Schwer-verletzt

Getötet





UNFALLSTATISTIK 2024

Übersicht der zehn schwerwiegendsten Unfallhäufungsstellen

RANGFOLGE NACH UNFALLANZAHL		2023					2024				
Örtlichkeit		VU	VU-Pers	Folgen SV	Folgen LV	Ukosten in Tsd.€	VU	Vu-Pers	Folgen SV	Folgen LV	Ukosten in Tsd.€
Mitte	Gebhard-Müller-Platz	24	10	0	14	279	17	8	0	12	189
Ost	Gaisburger Brücke	14	6	1	7	355	12	2	0	2	113
Ost	Cannstatter Straße - Heilmannstraße	9	5	0	8	113	12	9	1	9	325
Weilimdorf	Solitudestraße - Engelbergstraße	8	4	0	4	88	12	4	0	5	126
Zuffenhausen	Porscheplatz	8	3	0	6	78,8	11	3	0	3	107
Vaihingen	Am Wallgraben - Industriestraße	8	3	0	3	82	9	4	0	5	106
Feuerbach	Heilbronner Straße - Sieglestraße	13	9	2	11	499	9	5	1	8	272
Mitte	Charlottenstraße - Olgastraße	7	6	2	5	414	9	6	0	6	111
Ost	Cannstatter Straße - Villastraße	9	5	1	5	271	9	3	0	5	87
Bad Cannstatt	Neckartalstraße - Haldenstraße	3	1	0	2	39	8	2	1	2	250

RANGFOLGE NACH UNFALLKOSTEN		2023					2024				
Örtlichkeit		VU	VU-Pers	Folgen SV	Folgen LV	Ukosten in Tsd.€	VU	Vu-Pers	Folgen SV	Folgen LV	Ukosten in Tsd.€
Ost	Cannstatter Straße - Heilmannstraße	9	5	0	8	113	12	9	1	9	325
Feuerbach	Heilbronner Straße - Sieglestraße	13	9	2	11	499	9	5	1	8	272
Bad Cannstatt	Neckartalstraße - Haldenstraße	3	1	0	2	39	8	2	1	2	250
Bad Cannstatt	König-Karl-Straße - Kleemannstraße	5	4	0	4	67	6	4	1	3	232
Möhringen	Vaihinger Straße - Nord-Süd-Straße	6	3	0	4	76	5	3	1	5	228
Süd	B 14 - Südheimer Platz	3	1	0	1	29	6	3	1	3	226
Sillenbuch	Kirchheimer Straße - Bockelstraße	4	2	1	2	296	4	3	1	2	214
Möhringen	Rembrandtstraße - Plieninger Straße	7	4	0	4	81	3	2	1	1	196
Mitte	Gebhard-Müller-Platz	24	10	0	14	279	17	8	0	12	189
West	Bebelstraße - Schwabstraße	2	2	0	2	29	5	2	1	2	188

Impressum

BILANZ ZUR UNFALLLAGE 2024
JAHRESBERICHT

Verantwortlicher für den Inhalt
Markus Eisenbraun
Polizeipräsident

Herausgeber
Polizeipräsidium Stuttgart
Hahnemannstraße 1
70191 Stuttgart

Redaktion
Hubert Werthwein

Führungs- und Einsatzstab
Stabsbereich Verkehr

Timo Brenner
Stabsstelle Öffentlichkeitsarbeit

Grafische Gestaltung / Layout
Jennifer Janoska
Stabsstelle Öffentlichkeitsarbeit

Fotos
Canva, Stabsstelle Öffentlichkeitsarbeit

Kontakt
0711 - 8990 -0
stuttgart.pp@polizei.bwl.de
www.polizei.bwl.de

© Polizeipräsidium Stuttgart - März 2025

Anmerkung
Im Interesse der angenehmeren Lesbarkeit wurde auf die gleichzeitige Verwendung der männlichen, weiblichen und diversen Sprachform verzichtet. Dies soll keinesfalls die Benachteiligung anderer Geschlechter implizieren, sondern vielmehr als geschlechtsneutral gewertet werden.

Bitte beachten Sie außerdem, dass dieses Dokument nicht vollständig barrierefrei ist.

POLIZEI
BADEN-WÜRTTEMBERG
POLIZEIPRÄSIDIUM STUTTGART