

**Voraussichtliche Entwicklung von  
Unfallanzahlen und Jahresfahrleistungen in  
Deutschland**

**- Ergebnisse 2019 -**

**Susanne Schönebeck**

**Andreas Schepers**

**Martin Pöppel-Decker**

**Nadja Färber**

**Arnd Fitschen**

**Bundesanstalt für Straßenwesen**

**Dezember 2019**

**bast**

---

**Im Jahr 2019 wird sowohl bei der Anzahl der Unfälle mit Personenschaden sowie bei der Zahl der dabei Verunglückten und Getöteten ein historischer Tiefstand erreicht.** **KURZFASSUNG**

Nach Schätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wird für das Jahr 2019 bei der Zahl der Getöteten ein Rückgang um etwa 6 % auf ca. 3.080 erwartet (2018: 3.275 Getötete). Dies ist der niedrigste Stand seit Einführung der Statistik (vgl. Bild 1).

Die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle wird im Jahr 2019 leicht ansteigen (+1 %). Mit etwa 2,66 Mio. Unfällen erreicht die Anzahl somit einmal mehr den höchsten Wert seit 1991.

Im Gegensatz dazu wird bei der Anzahl der Unfälle, bei denen Personen verletzt oder getötet wurden, im Vergleich zum Vorjahr ein deutlicher Rückgang auf etwa 301.000 Unfälle erwartet (2018: 308.721 Unfälle). Die Anzahl der bei diesen Unfällen verletzten und getöteten Personen wird dabei um etwa 11.000 Personen zurückgehen (2018: 399.293).

**Dies bedeutet trotz des Anstiegs der Gesamtzahl der Unfälle eine Verringerung der Schwere der Unfälle auf deutschen Straßen.**

Ebenso ist das Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden, auf weniger als 4,1 Getötete je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer weiter zurückgegangen. Der Rückgang fällt damit noch stärker aus als der der Zahl der Getöteten, da die Gesamtfahrleistung im gleichen Zeitraum um etwa 0,8 % auf 757 Mrd. Fahrzeugkilometer gestiegen ist.

**Die Anzahl der Getöteten ist auf allen Ortschaften rückläufig. Die Rückgänge sind jedoch unterschiedlich stark ausgeprägt.**

Der Rückgang auf Bundesautobahnen fällt mit einem Rückgang um etwa 16 % auf annähernd 350 Getötete prozentual am stärksten aus. Auf Landstraßen, auf denen die meisten Personen getötet werden, fällt der Rückgang um mehr als 100 Getöteten absolut gesehen am stärksten aus (2018: 1.867). Auf Bundesstraßen außerhalb von Ortschaften reduziert sich die Anzahl der Getöteten nur leicht. Ebenso wird innerorts nur ein leichter Rückgang um etwa 20 Getötete erwartet.

Die Fahrleistung auf den Bundesautobahnen (BAB) wird in 2019 um ca. 1,1 % steigen. Das Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden, verringert sich auf BAB dennoch deutlich auf 1,4 Getötete je 1 Milliarde Fahrzeugkilometer (2018: 1,7). Auf den außerörtlichen Bundesstraßen sinkt die Fahrleistung leicht (-0,4 %) – ebenso wie das Risiko: Von 6,04 in 2018 auf etwas weniger als 6,0.

---

**Mit Ausnahme der Rad Fahrenden hat sich die Anzahl der Getöteten bei allen Arten der Verkehrsteilnahme reduziert.**

Der Rückgang ist mit etwa -10 % auf annähernd 550 Getötete bei den Motorrädern und -11 % bei den Güterkraftfahrzeugen am stärksten, nachdem in beiden Gruppen die Anzahlen vorher zweimal in Folge angestiegen waren. Die Gesamtzahl der getöteten Kraftfahrzeuginsassen ohne motorisierte Zweiräder ist etwas weniger aber immer noch deutlich zurückgegangen – um 6 % bzw. etwa 100 Personen (2018: 1.651 Getötete). Darunter fällt der Rückgang der getöteten Pkw-Insassen mit weniger als 5 % geringer aus (2018: 1.424 Getötete). Bei den Zu Fuß Gehenden setzt sich der seit mehreren Jahren andauernde rückläufige Trend weiter fort. Es wird in 2019 mit einem Rückgang um mehr als 10 Getötete gerechnet (2018: 458 Getötete). Das Schlusslicht der Entwicklung bilden die Rad Fahrenden mit einem leichten Anstieg auf etwa 460 Getötete. Die Anzahl der getöteten Rad Fahrenden liegt damit zum zweiten Mal in Folge wieder über 400.

**Obwohl es in 2019 in fast allen Altersgruppen Rückgänge gibt, sind diese Rückgänge unterschiedlich stark ausgeprägt.**

Die Rückgänge sind bei in den jüngeren Altersklassen am stärksten. Der deutlichste Rückgang wird nach einem starken Anstieg im letzten Jahr bei den Kindern bis unter 15 Jahren erwartet – um fast 20 Getötete auf das Niveau von 2017. Die Rückgänge bei den Erwachsenen bis 64 Jahre sind im Vergleich dazu geringer (5-10%). Bei den jungen Erwachsenen (18-24 Jahre) wird mit etwa 350 Getöteten in 2019 der niedrigste jemals erzielte Wert für diese Altersgruppe erreicht. Als einzige Altersgruppe gibt es bei den Senioren ab 65 Jahren etwas mehr Getötete als im Vorjahr (etwa 35 Getötete mehr).

Bei den Alkoholunfällen mit Personenschaden (2018: 13.934) sind in den letzten Jahren kaum Veränderungen eingetreten. Für 2019 wird nach einem Anstieg im letzten Jahr wieder ein leichter Rückgang um knapp 1,5 % erwartet.

**Anmerkungen:**

Die Unfallprognose wurde Anfang Dezember 2019 abgeschlossen. Sollte die Witterung im Dezember 2019 extrem winterlich werden, kann sich eine Minderung der dargestellten Prognosewerte der Unfallanzahlen um bis zu 2 Prozentpunkte einstellen; falls sich eine gegenteilige Witterung ergeben sollte, ist mit einer leichten Erhöhung zu rechnen.

Die vorliegende Kurzfristprognose vergleicht primär die Schätzungen für das aktuelle Jahr mit den Ergebnissen des Vorjahres. Dabei weisen einzelne Teilgruppen aufgrund der langfristig positiven Entwicklungen sehr kleine Fallzahlen auf. Insbesondere bei diesen kleinen Fallzahlen kann aus den sich kurzfristig zeigenden Veränderungen kein Rückschluss auf sich ändernde langfristige Trends gezogen werden.

## VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG VON UNFALLANZAHLEN UND JAHRESFAHRLEISTUNGEN IN DEUTSCHLAND

### – ERGEBNISSE 2019 –

Endgültige Werte aus der amtlichen **Straßenverkehrsunfallstatistik**, die das Unfallgeschehen zum Beispiel nach der Art der Verkehrsbeteiligung der Verunglückten und nach der Ortslage differenziert beschreiben, liegen zu einem Kalenderjahr erst mehrere Monate nach dem Jahreswechsel vor. Auf Fahrleistungsdaten kann frühestens im Sommer des Folgejahres zurückgegriffen werden.

Die folgende Darstellung der voraussichtlichen Entwicklung des Unfallgeschehens 2019 beruht auf den Daten, die der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) Anfang Dezember durch das Statistische Bundesamt zur Verfügung gestellt wurden. Dies waren die vorläufigen Monatswerte der Unfallstatistik bis einschließlich August 2019. Die Schätzwerte zu den Unfallanzahlen der einzelnen Kategorien wurden je für sich ermittelt und beruhen auf Zeitreihenanalysen unter Berücksichtigung von meteorologischen Parametern des Deutschen Wetterdienstes.

Die Jahresfahrleistung von Kraftfahrzeugen auf dem gesamten Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland wird mit Hilfe modellbasierter Verkehrsprognosen u. a. auf Basis der KBA-Daten zu „Verkehr in Kilometern“, des gesamten Kraftstoffabsatzes und von Kraftstoffverbräuchen ermittelt. Die Ermittlung der Jahresfahrleistung beruht auf vorläufigen Abschätzungen der INTRAPLAN Consult GmbH zu Pkw- und Lkw-Fahrleistungen.

Danach steigt die Gesamtfahrleistung für das Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um voraussichtlich ca. 0,8 %. Gegenüber dem Vorjahreswert verändert sich damit die Gesamtfahrleistung von 751,1 Mrd. Fz.-km (Quelle: DIW) auf voraussichtlich 757 Mrd. Fz.-km.

### ALLGEMEINES

### FAHR-LEISTUNGEN

<b>Straßenklasse</b>	<b>2018</b>	<b>2019*</b>	<b>Veränderung*</b>
<b>Bundesautobahnen</b>	249,4	252,1*	ca. + 1,1 %*
<b>Bundesstraßen außerorts</b>	109,4	109,0*	ca. - 0,4 %*
<b>alle Straßen</b>	751,1	ca. 757*	ca. + 0,8 %*

\*) vorläufige Werte

**Tabelle 1: Jahresfahrleistungen 2018 und 2019 in Mrd. Fz.-km**

Die Schätzung der Kfz-Fahrleistungen auf Bundesautobahnen und außerörtlichen Bundesstraßen basiert auf Auswertungen von Daten ausgewählter Dauerzählstellen des jeweiligen ersten dreiviertel Jahres der Jahre 2018 und 2019. Diese Auswertungen zeigen für die Bundesautobahnen einen Zuwachs um ca. 1,1 % und für die außerörtlichen Bundesstraßen einen Rückgang um etwa 0,4 %.

Für die übrigen Straßennetze sind keine differenzierten Prognosen möglich, da hierfür notwendige Daten über die Länge und Verkehrsbelastung fehlen.

Zu Beginn des Jahres 2019 betrug der Bestand an zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugen über 57 Mio. Fahrzeuge. Davon waren etwa 47 Mio. Personenkraftwagen und mehr als 4 Mio. Motorräder. Im Vergleich zum Jahresbeginn 2018 hat der Bestand an zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugen insgesamt um 1,5 % zugenommen. Der seit mehreren Jahren andauernde, deutlich über dem Durchschnitt liegende Bestandszuwachs bei den Motorrädern (einschl. Leichtkrafträder) hat im Jahr 2019 nachgelassen und liegt mit +1,5 % in diesem Jahr im Trend der Gesamtentwicklung.

## FAHRZEUG- BESTÄNDE

Fahrzeuggruppe	01.01.2018	01.01.2019	Veränderung
<b>Zulassungspflichtige Kfz<sup>1)</sup></b>	56,459	57,305	+ 1,5 %
<b>davon:</b>			
<b>Pkw<sup>1)</sup></b>	46,475	47,096	+ 1,3 %
<b>Motorräder<sup>1)</sup></b> (einschl. Leichtkrafträder)	4,373	4,439	+ 1,5 %

<sup>1)</sup> ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen  
(Quelle: KBA)

**Tabelle 2: Bestand an Kraftfahrzeugen 2018 und 2019 in Mio.**

In den nachfolgenden Darstellungen wird unterschieden nach Unfällen mit Personenschaden (und den dabei Verunglückten), schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden und der Anzahl aller polizeilich registrierten Unfälle insgesamt. Unfälle mit Personenschaden sind Unfälle, bei denen mindestens eine Person leichtverletzt, schwerverletzt oder getötet wurde. Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (im engeren Sinne) sind Unfälle, bei denen mindestens ein Kfz aufgrund des Unfallschadens nicht mehr fahrbereit war und ein Straftatbestand oder eine Ordnungswidrigkeit (mit Bußgeld) vorlag.

## ANZAHL DER UNFÄLLE

Die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle in Deutschland wird nach Schätzungen der BAST im Jahr 2019 gegenüber dem Vorjahr (2018: 2.636.468) um knapp 1 % leicht ansteigen. Mit etwa 2,66 Mio. Unfällen erreicht die Zahl somit den höchsten Wert seit der deutschen Wiedervereinigung. Die Anzahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden (i.e.S.) wird ebenfalls leicht ansteigen – auf etwa 70.000 (2018: 69.161).

Sowohl die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden als auch die Anzahl der dabei Verunglückten wird in 2019 zurückgehen. Die Anzahl der Unfälle reduziert sich um annähernd 8.000 Unfälle bzw. etwa 2,5 % auf ca. 301.000 (vgl. Bild 1). Die Anzahl der Verunglückten reduziert sich dabei um etwa 11.000 Personen (2018: 399.293).

Die Anzahl der schweren Personenschäden (Schwerverletzte und Getötete zusammen) wird sich noch deutlicher um fast 4 % auf weniger als 70.000 reduzieren (2018: 71.242).

### **Unfälle mit Personenschaden, Verunglückte**

Die Betrachtung der Unfälle nach Ortslagen zeigt für das Jahr 2019 auf allen Ortslagen ähnliche Rückgänge (vgl. Bild 2). Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf **Innerortsstraßen** (2018: 213.124) wird um knapp 3 % zurückgehen, ebenso die Unfälle auf **Landstraßen** (2018: 75.060) auf ungefähr 73.000. Auf den außerörtlichen Bundesstraßen wird die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2019 dabei noch etwas stärker zurückgehen (2018: 23.826). Auf **Bundesautobahnen** wird sich die Anzahl der Unfälle (2018: 20.537) in 2019 auf etwa 20.000 Unfälle verringern.

### **Unfälle nach der Ortslage**

Bei den Alkoholunfällen (Unfälle mit Personenschaden, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss stand) wird ein leichter Rückgang um knapp 1,5 % erwartet (2018: 13.934).

### **Alkoholunfälle**

Bezieht man die Anzahl der Unfälle auf die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge, so ergeben sich Unfallraten [Unfälle je Mio. Fz.-km]. Die Rate der Unfälle mit Personenschaden wird sich im Jahr 2019 gegenüber 2018 (Unfallrate: 0,41) um mehr als 3 % auf erstmals weniger als 0,4 verringern. Bei Untergliederung nach der Straßenklasse zeichnet sich auf außerörtlichen Bundesstraßen ein ähnlicher Rückgang auf 0,211 ab (Unfallrate 2018: 0,218). Auf Bundesautobahnen wird sich die Unfallrate ebenfalls um mehr als 3 % verringern (Unfallrate 2018: 0,082).

### **Unfallraten**

Die **Anzahl** der Verkehrstoten in Deutschland wird nach dem Anstieg im letzten Jahr in 2019 wieder deutlich sinken – um etwa 6 % bzw. annähernd 200 Getötete auf etwa 3.080 (2018: 3.275). Dies ist der niedrigste Stand seit Einführung der Statistik.

## **ANZAHL DER GETÖTETEN**

Auf allen Ortslagen sind in diesem Jahr Rückgänge zu verzeichnen, jedoch in sehr unterschiedlichem Ausmaß.

## **Ortslage**

Auf **Landstraßen** (2018: 1.867) ist mit einem Rückgang um mehr als 100 Getötete zu rechnen. Der Rückgang auf **Bundesautobahnen** (2018: 424) fällt mit einem Rückgang um etwa 16 % bzw. ca. 70 Getötete prozentual am deutlichsten aus. Auf **Innerortsstraßen** (2018: 984) wird nur ein leichter Rückgang um 20 Getötete erwartet (vgl. Bild 3).

Auf Bundesstraßen außerorts wird sich die Anzahl der Getöteten um etwa 10 Getötete nur leicht reduzieren (2018: 661 Getötete).

Bildet man aus der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen und den Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge Getötetenraten [Getötete je Mrd. Fz.-km], so wird sich die Getötetenrate in Deutschland für das Jahr 2019 deutlich verringern; von 4,36 in 2018 auf weniger als 4,1 in 2019. Insbesondere auf Bundesautobahnen verringert sich die Getötetenrate deutlich auf 1,4 (2018: 1,7). Auf Bundesstraßen außerorts sinkt die Getötetenrate bei geringfügig rückläufiger Fahrleistung dagegen nur leicht, von 6,04 im Vorjahr auf etwas weniger als 6,0 in 2019.

## **Getötetenraten**

Untergliedert man die Anzahl der Getöteten in Verkehrsteilnehmergruppen, so zeigen sich bei den verschiedenen Arten der Verkehrsbeteiligung recht unterschiedliche Entwicklungen der Getötetenzahlen (vgl. Bild 4).

## **Verkehrs- beteiligung**

Bei der Gesamtzahl der getöteten Kraftfahrzeuginsassen (2018: 1.651 Getötete) ist im Jahr 2019 mit einem Rückgang um ca. 6 % bzw. etwa 100 Personen zu rechnen. Darunter fällt der Rückgang der getöteten **Pkw-Insassen** (2018: 1.424 Getötete) mit weniger als 5 % geringer aus. Die Anzahl der getöteten Insassen von Güterkraftfahrzeugen (2018: 174 Getötete) reduziert sich um fast 20 Getötete.

## **Kraftfahrzeuge (ohne Zweiräder)**

Nachdem die Anzahl der getöteten **Motorrad Nutzenden** zweimal in Folge angestiegen ist (2017: +9 %, 2018: +6 %) sinkt die Anzahl im Jahr 2019 wieder - um etwa 10 % auf annähernd 550 Getötete.

Motorräder

Bezogen auf den Fahrzeugbestand wird sich das bestandsbezogene Risiko "Getötete je 100 Tsd. Fahrzeuge" für Motorrad Nutzende im Vergleich zum Vorjahr um fast 12 % auf etwa 12,5 reduzieren (2018: 14,2). Das bestandsbezogene Risiko für Pkw Nutzende sinkt ebenfalls, um knapp 6 % auf etwa 2,9 (2018: 3,1). Der Vergleich des bestandsbezogenen Risikos der Motorrad Nutzenden und der Pkw-Insassen zeigt, dass Motorradfahren unabhängig von der etwas positiveren Entwicklung für die Nutzenden weiterhin ein sehr hohes Risiko darstellt, welches mehr als viermal so hoch ist wie für Pkw-Insassen.

**Bestands-  
bezogenes  
Risiko**

Bei den getöteten **Rad Fahrenden** (2018: 445) ist in 2019 ein geringfügiger Anstieg auf etwa 460 Getötete zu erwarten. Die Anzahl der getöteten Rad Fahrenden liegt damit zum zweiten Mal in Folge wieder über 400.

Rad Fahrende

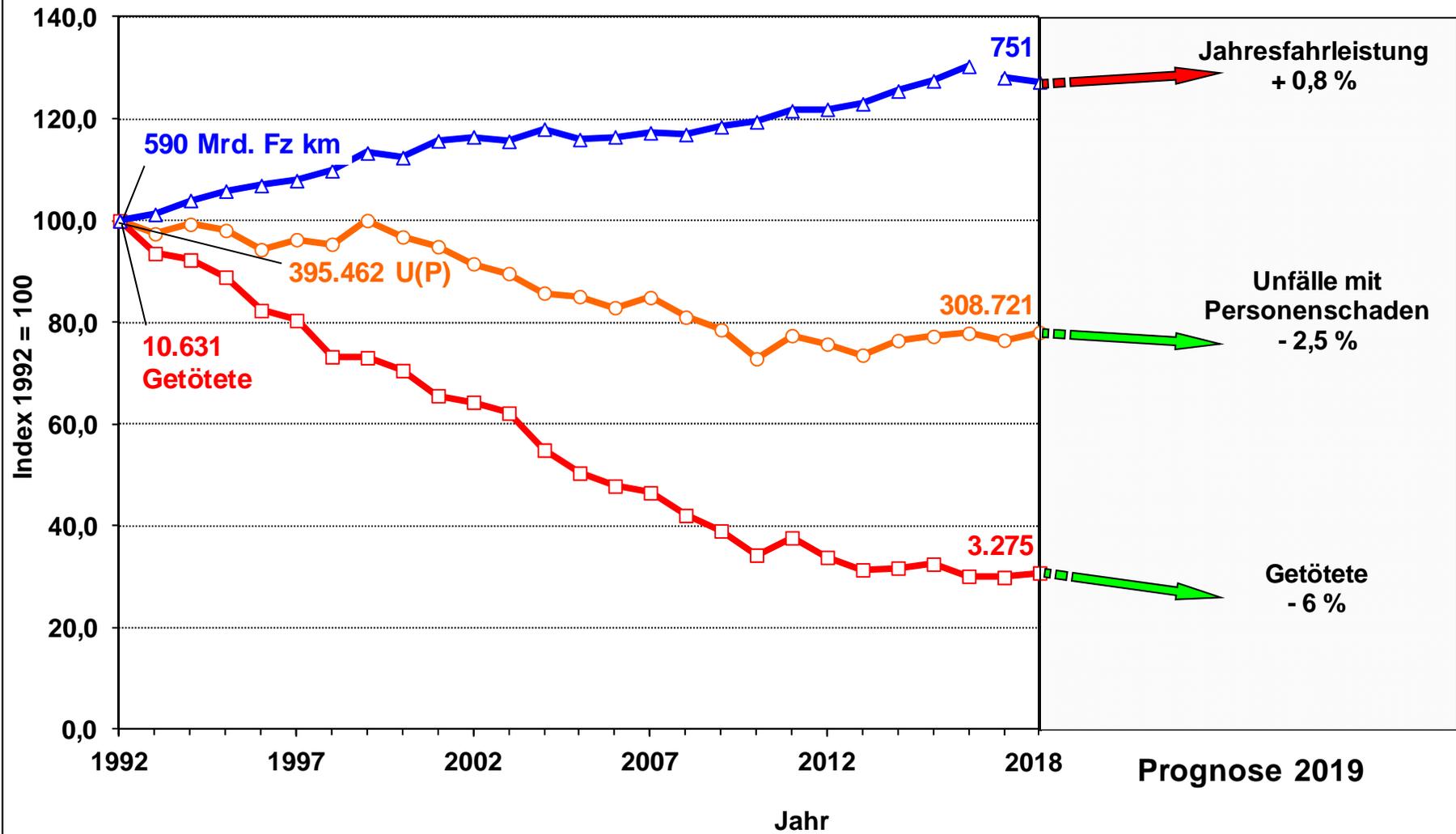
Bei der Anzahl der getöteten **zu Fuß Gehenden** im Straßenverkehr setzt sich der seit mehreren Jahren andauernde Rückgang weiter fort (2018: 458 Getötete). In 2019 wird mit einem Rückgang um mehr als 10 Getötete gerechnet.

Zu Fuß Gehende

Die Anzahl der getöteten Verkehrsbeteiligten in 2019 verringert sich in fast allen Altersklassen (vgl. Bild 5). Bei den **Kindern unter 15 Jahren** wird nach dem deutlichen Anstieg im letzten Jahr (2018-2017: +30 %) in 2019 ein ebenfalls deutlicher Rückgang um fast 20 Getötete (2018: 79) auf das Niveau von 2017 erwartet. Bei den **jungen Verkehrsbeteiligten** im Alter von 18 bis 24 Jahren (2018: 369) wird die Anzahl der Getöteten vergleichsweise leicht zurückgehen – um etwa 5 %. Damit setzt sich der seit mehreren Jahren ungebrochene Abwärtstrend fort. Mit etwa 350 Getöteten wird in 2019 der niedrigste jemals erzielte Wert für diese Altersgruppe erreicht. In der großen Altersgruppe der **25-64-Jährigen** wird sich die Anzahl der getöteten Personen um etwa 10 % auf unter 1.600 Getötete verringern (2018: 1.698). Bei den **Seniorinnen und Senioren** (2018: 1.045) zeichnet sich zum zweiten Mal in Folge ein leichter Anstieg um etwa 35 Getötete ab.

**Altersgruppen**

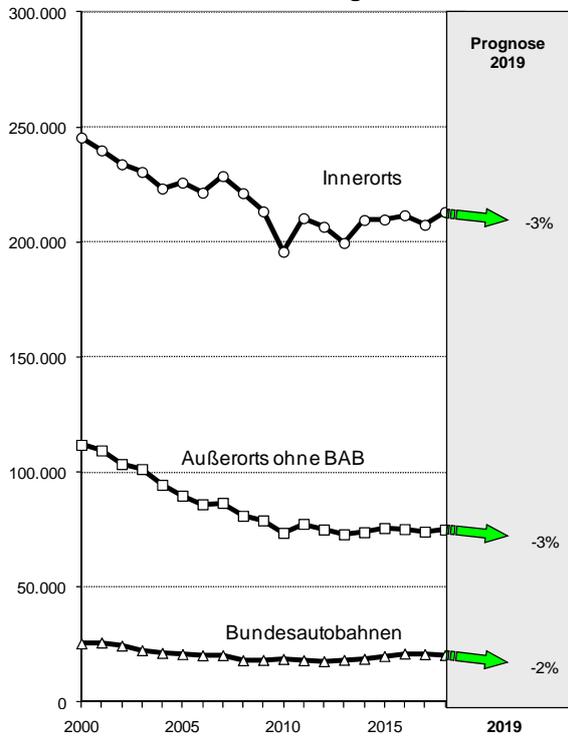
Bild 1: Entwicklung der Fahrleistung<sup>1)</sup>, der Unfälle mit Personenschaden und der Getöteten in den Jahren 1992 bis 2019



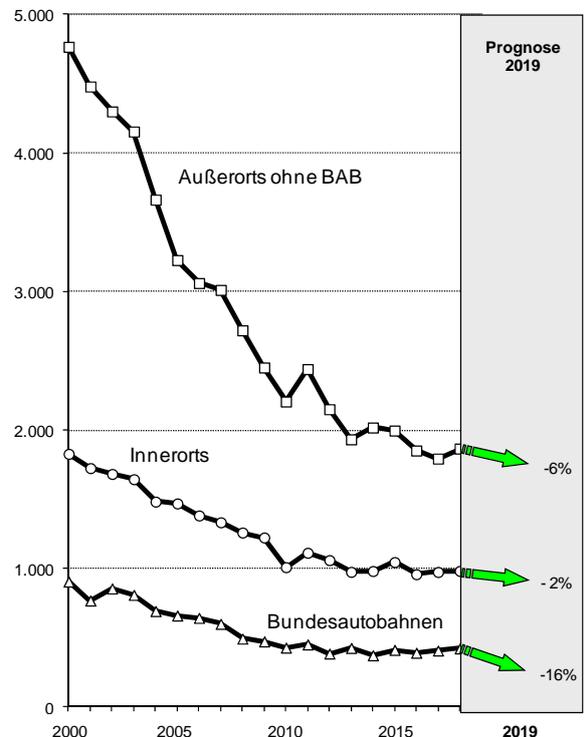
<sup>1)</sup> Quelle: DIW 2018; Neuberechnung der Fahrleistungs- und Verbrauchsrechnung ab 2017, BASt

# Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden und der Getöteten in den Jahren 2000 bis 2019

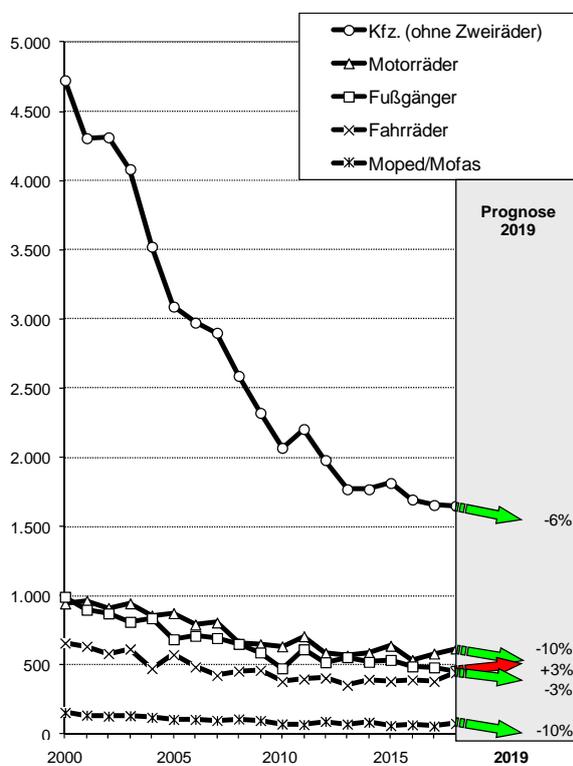
**Bild 2: Unfälle mit Personenschaden nach Ortslage**



**Bild 3: Getötete nach Ortslage**



**Bild 4: Getötete nach Verkehrsbeteiligung**



**Bild 5: Getötete nach Altersgruppen**

