

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

**- Ergebnisse 2020 -**

**Susanne Schönebeck  
Andreas Schepers  
Martin Pöppel-Decker  
Nadja Färber  
Arnd Fitschen**

**Bundesanstalt für Straßenwesen  
Dezember 2020**

**bast**

---

**Im Jahr 2020 ist die Entwicklung der Verkehrssicherheit stark geprägt durch die COVID-19-Pandemie.**

**KURZ-  
FASSUNG**

Besonders deutlich ausgeprägt war dieser Einfluss in den Monaten im Frühjahr, in denen aufgrund des verordneten Lockdowns große Teile des gesellschaftlichen Lebens zum Erliegen kamen<sup>1</sup>. Vor diesem Hintergrund wird im Jahr 2020 sowohl bei der Anzahl der Unfälle mit Personenschaden als auch bei der Zahl der dabei Verunglückten und Getöteten ein historischer Tiefstand erreicht. Dabei sind verschiedene Teilbereiche des Straßenverkehrs unterschiedlich stark betroffen. In jedem Fall sind die Entwicklungen im Jahr 2020 als atypisch anzusehen.

**Aufgrund der COVID-19-Pandemie fallen die Rückgänge bei den Unfällen und Verunglückten insgesamt viel stärker aus als in den Vorjahren. Dabei reduziert sich die Anzahl der leichteren Unfälle und Unfallfolgen noch einmal mehr als die Anzahl der schweren Unfälle und die Anzahl der Getöteten.**

Für das Jahr 2020 wird bei der Zahl der Verkehrstoten ein Rückgang um knapp 9 % auf weniger als 2.800 Getötete erwartet (2019:3.046 Getötete). Dies wäre der niedrigste Stand seit Einführung der Statistik.

Die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle in Deutschland wird sich nach Schätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr noch deutlicher um etwa 13 % auf 2,33 Mio. Unfälle reduzieren. Mit dieser Entwicklung wird der seit Jahren andauernde Anstieg durchbrochen.

Prozentual etwas weniger stark als die Unfälle insgesamt, aber dennoch ebenfalls deutlich, werden sowohl die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden als auch die Anzahl der dabei Verunglückten zurückgehen. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden reduziert sich voraussichtlich auf ca. 272.000 und die Anzahl der Verunglückten auf etwa 342.300 Personen.

**Einer der wichtigsten Gründe für die ausgeprägten Rückgänge im Unfallgeschehen liegt in der Entwicklung der Fahrleistung, die insbesondere im Frühjahr zur Zeit des Lockdowns stark zurückgegangen ist und auch zum Ende des Jahres noch nicht wieder auf dem Niveau der Vorjahre liegt<sup>2</sup>.**

Die Gesamtfahrleistung wird in 2020 um fast 11 % auf etwa 673 Milliarden Kraftfahrzeugkilometer zurückgehen. Der Rückgang wird dabei auf Bundesautobahnen (BAB) mit mehr als 12 % am deutlichsten ausfallen.

---

<sup>1</sup> Detaillierte vorläufige Zahlen zum Unfallgeschehen in den einzelnen Monaten bis August 2020 können den monatlichen Publikation des Statistischen Bundesamtes entnommen werden:

[https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/\\_inhalt.html#sprg230562](https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html#sprg230562)

<sup>2</sup> [https://www.bast.de/BASt\\_2017/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Verkehrsbarometer.html](https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Verkehrsbarometer.html)

Da die Gesamtfahrleistung stärker sinkt als die Anzahl der Getöteten, erhöht sich das relative Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden. Mit dem Anstieg auf gut 4,1 Getötete je Mrd. Kfz-km steigt es auch stärker an als die vergleichbare Rate der Unfälle mit Personenschaden.

**Die unterschiedliche Entwicklung der Fahrleistung in den verschiedenen Ortslagen spiegelt sich in den Rückgängen der Unfälle in den Ortslagen wider.**

Der Rückgang der Unfälle mit Personenschaden auf BAB fällt mit voraussichtlich etwa 20 % am deutlichsten aus. Dagegen sind die Rückgänge innerorts (fast 10 %) und auf Landstraßen (etwa 7%) geringer.

**Während die Rückgänge bei den getöteten motorisierten Verkehrsteilnehmenden sehr deutlich ausfallen, bleiben die nicht motorisierten, schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Rad Fahrende und zu Fuß Gehende) eindeutig hinter dieser Entwicklung zurück.**

Bei der Gesamtzahl der getöteten Kraftfahrzeuginsassen ist im Jahr 2020 mit einem Rückgang um ca. 11 % zu rechnen. Darunter ist der Rückgang bei den Pkw-Insassen mit fast 12 % auf unter 1.200 Getötete am stärksten. Die Anzahl der getöteten Motorrad Nutzenden sinkt ebenfalls deutlich – um etwa 10 % auf annähernd 480 Getötete. Im Gegensatz dazu wird die Anzahl der getöteten Rad Fahrenden nur geringfügig auf etwa 430 Getötete zurück gehen (2019: 445). Die Anzahl der getöteten zu Fuß Gehenden wird im Vergleich zum Vorjahr stagnieren (2019: 417 Getötete).

**2020 sind in fast alle Altersgruppen Rückgänge zu verzeichnen. Am stärksten ausgeprägt sind sie bei den Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahren, während die Anzahl der getöteten Kinder stagniert.**

Die Anzahl der Getöteten ab 65 Jahre wird sich um etwa 11 % auf ca. 920 Getötete reduzieren. Bei den jungen Erwachsenen zwischen 18 und 24 Jahren wird ein Rückgang um etwa 30 auf etwa 330 Getötete erwartet. Bei der Anzahl der getöteten Kinder unter 15 Jahren wird als einzige Altersgruppe mit keinem Rückgang gerechnet. Sie wird voraussichtlich auf dem Niveau des Vorjahres stagnieren (2019: 55 Getötete).

### **Anmerkungen:**

Die Prognose wurde Anfang Dezember 2020 abgeschlossen. Zu diesem Zeitpunkt lagen keine detaillierten Ergebnisse zum Unfallgeschehen für den Herbst/Winter vor. Aufgrund der besonderen Situation im Jahr 2020 durch die COVID-19-Pandemie ist eine Vorausschätzung für das Jahr auf der Basis von zeitreihenanalytischen Trendmodellen mit mehr Unsicherheiten behaftet als üblich. Darüber hinaus kann eine außergewöhnliche Witterung im Dezember die Ergebnisse ebenfalls beeinflussen. Einzelne Teilgruppen weisen 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 2020 –

Endgültige Werte aus der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik, die das Unfallgeschehen zum Beispiel nach der Art der Verkehrsbeteiligung 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 2020 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 2020. Die Schätzwerte zu den Unfallzahlen der einzelnen Kategorien wurden je für sich ermittelt und beruhen auf Zeitreihenanalysen unter Berücksichtigung von meteorologischen Parametern des Deutschen Wetterdienstes.

Das Jahr 2020 stellt in Bezug auf die Verkehrssicherheit ein Ausnahmejahr dar. Die Entwicklung ist stark geprägt durch die COVID-19-Pandemie und die ergriffenen politischen Maßnahmen zu deren Eindämmung. Besonders deutlich ausgeprägt ist dieser Einfluss in den Monaten im Frühjahr, in denen aufgrund des verordneten Lockdowns große Teile des gesellschaftlichen Lebens zum Erliegen kamen. Dabei sind verschiedene Teilbereiche des Straßenverkehrs unterschiedlich stark betroffen. In jedem Fall sind die Entwicklungen in allen Bereichen im Jahr 2020 als atypisch anzusehen.

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 Gesamtfahrleistung 2020 beruht auf vorläufigen Abschätzungen der INTRAPLAN Consult GmbH zu Pkw- und Lkw-Fahrleistungen. Danach sinkt die Gesamtfahrleistung für das Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um voraussichtlich ca. -10,8 %. Gegenüber dem Vorjahreswert verändert sie sich damit von 755,0 Mrd. Kfz-km (Quelle: DLR) auf voraussichtlich 673 Mrd. Kfz-km.

### **ALLGEMEINES**

### **VERKEHRS- SICHERHEIT UND COVID-19**

### **FAHR- LEISTUNGEN**

<b>Straßenklasse</b>	<b>2019</b>	<b>2020*</b>	<b>Veränderung*</b>
<b>Bundesautobahnen</b>	252,6	221,2*	ca. – 12,4 %*
<b>Bundesstraßen außerorts</b>	109,3	99,4*	ca. – 9,1 %*
<b>alle Straßen</b>	755,0	ca. 673*	ca. – 10,8 %*

\*) vorläufige Werte

### **Tabelle 1: Jahresfahrleistungen 2019 und 2020 in Mrd. Kfz-km**

Die Schätzung der Kfz-Fahrleistungen auf Bundesautobahnen und außerörtlichen Bundesstraßen basiert auf Auswertungen von Daten ausgewählter Dauerzählstellen des jeweiligen ersten Dreivierteljahres der Jahre 2019 und 2020. Diese Auswertungen zeigen deutliche Rückgänge sowohl für die Bundesautobahnen in Höhe von ca. -12,4 % als auch für die außerörtlichen Bundesstraßen (etwa -9,1 %).

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

Zu Beginn des Jahres 2020 betrug der Bestand an zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugen über 58 Mio. Fahrzeuge. Davon waren etwa 48 Mio. Personenkraftwagen und mehr als 4 Mio. Motorräder. Im Vergleich zum Jahresbeginn 2019 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) liegt mit +1,5 % in diesem Jahr wieder im Trend der Gesamtentwicklung.

### **FAHRZEUG-BESTÄNDE**

<b>Fahrzeuggruppe</b>	<b>01.01.2019</b>	<b>01.01.2020</b>	<b>Veränderung</b>
<b>Zulassungspflichtige Kfz<sup>1)</sup></b>	57,305	58,159	+ 1,5 %
<b>davon:</b>			
<b>Pkw<sup>1)</sup></b>	47,096	47,717	+ 1,3 %
<b>Motorräder<sup>1)</sup></b> (einschl. Leichtkrafträder)	4,439	4,506	+ 1,5 %

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

### **Tabelle 2: Bestand an Kraftfahrzeugen 2019 und 2020 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 Un-

### **ANZAHL DER UNFÄLLE**

fälle mit Sachschaden i.e.S. (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.

Die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle in Deutschland wird sich nach Schätzungen der BASt im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr (2019: 2.685.661) deutlich um etwa 13 % reduzieren. Mit dieser Entwicklung wird der seit Jahren andauernde Anstieg durchbrochen. Die Anzahl der Unfälle liegt bei etwa 2,33 Mio. Unfällen und damit zum ersten Mal seit zehn Jahren unter 2,4 Mio. Unfällen. Die Anzahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden (i.e.S.) wird noch etwas deutlicher sinken und zum ersten Mal seit Einführung der Statistik bei weniger als 60.000 Unfällen liegen (2019: 69.189).

Sowohl die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden als auch die Anzahl der dabei Verunglückten wird in 2020 ebenfalls deutlich zurückgehen. Die Anzahl der Unfälle reduziert sich um mehr als 28.000 Unfälle bzw. mehr als 9 % auf ca. 272.000 (vgl. Bild 1). Die Anzahl der bei diesen Unfällen Verunglückten reduziert sich dabei um fast 45.000 Personen bzw. mehr als 11 % (2019: 387.276).

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

Die Anzahl der schweren Personenschäden (Schwerverletzte und Getötete zusammen) wird sich mit etwa -9 % etwas weniger deutlich auf unter 62.300 reduzieren (2019: 68.290).

Die Betrachtung der Unfälle nach Ortslagen zeigt für das Jahr 2020 insbesondere auf den Bundesautobahnen deutliche Rückgänge (vgl. Bild 2). Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf **Bundesautobahnen** (2019: 19.980) wird um etwa 20 % bzw. 4.000 Unfälle zurückgehen. Auf **Innerortsstraßen** wird sich die Anzahl der Unfälle (2019: 207.625) in 2020 um fast 10 % auf weniger als 188.000 Unfälle verringern. Der Rückgang fällt auf **Landstraßen** insgesamt (2019: 72.538) mit etwa -7 % am geringsten aus. Auf den außerörtlichen Bundesstraßen jedoch wird im Jahr 2020 die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden ähnlich wie auf Bundesautobahnen stark zurückgehen – zum ersten Mal auf weniger als 20.000 (2019: 23.104).

### **Unfälle nach der Ortslage**

Die Reduktion bei den Alkoholunfällen (Unfälle mit Personenschaden, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss stand) fällt mit einem nur leichten Rückgang um knapp 4 % vergleichsweise gering aus (2019: 13.592).

### **Alkoholunfälle**

Bezieht man die Anzahl der Unfälle auf die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge, so ergeben sich Unfallraten [Unfälle je Mio. Kfz-km]. Die Rate aller Unfälle wird sich im Jahr 2020 gegenüber 2019 um mehr als 2 % auf 3,46 reduzieren. Im Gegensatz hierzu wird die Rate der Unfälle mit Personenschaden um mehr als 1 % auf 0,40 leicht ansteigen. Dabei zeichnet sich bei Untergliederung nach der Straßenklasse auf außerörtlichen Bundesstraßen ein Rückgang auf 0,195 ab (2019: 0,211). Auf Bundesautobahnen wird sich die Unfallrate ebenfalls um mehr als 9 % verringern (2019: 0,079).

## Unfallraten

Die **Anzahl** der Verkehrstoten in Deutschland wird in 2020 wieder sinken – um knapp 9 % auf weniger als 2.800 Getötete. Dies ist der niedrigste Stand seit Einführung der Statistik (2019: 3.046).

## ANZAHL DER GETÖTETEN

Die Rückgänge fallen dabei auf den verschiedenen Ortslagen ähnlich aus. Auf **Landstraßen** (2019: 1.758) ist mit einem Rückgang auf etwa 1.600 Getötete zu rechnen. Der Rückgang auf **Bundesautobahnen** (2019: 356) fällt mit einem Rückgang um etwa 10 % prozentual am deutlichsten aus. Auf **Innerortsstraßen** (2019: 932) wird ähnlich wie auf Landstraßen ein Rückgang um knapp 9 % erwartet, auf ca. 850 Getötete (vgl. Bild 3).

## Ortslage

Auf Bundesstraßen außerorts wird sich die Anzahl der Getöteten mit einem Rückgang auf etwa 500 Getötete überproportional reduzieren (2019: 648 Getötete).

Setzt man die Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen ins Verhältnis zu den Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge, so ergeben sich Getötetenraten [Getötete je Mrd. Fz-km]. Da die Gesamtfahrleistung stärker sinkt als die Anzahl der Getöteten wird die Getötetenrate im Jahr 2020 um mehr als 2 % von 4,03 in 2019 auf gut 4,1 ansteigen. Sie steigt außerdem mehr an als die vergleichbare Rate der Unfälle mit Personenschaden. Insbesondere auf Bundesautobahnen steigt die Getötetenrate, um annähernd 3 % auf 0,072 in 2020. Auf Bundesstraßen außerorts sinkt die Getötetenrate dagegen sehr deutlich, von 5,9 im Vorjahr auf annähernd 5,0 in 2020.

## Getötetenraten

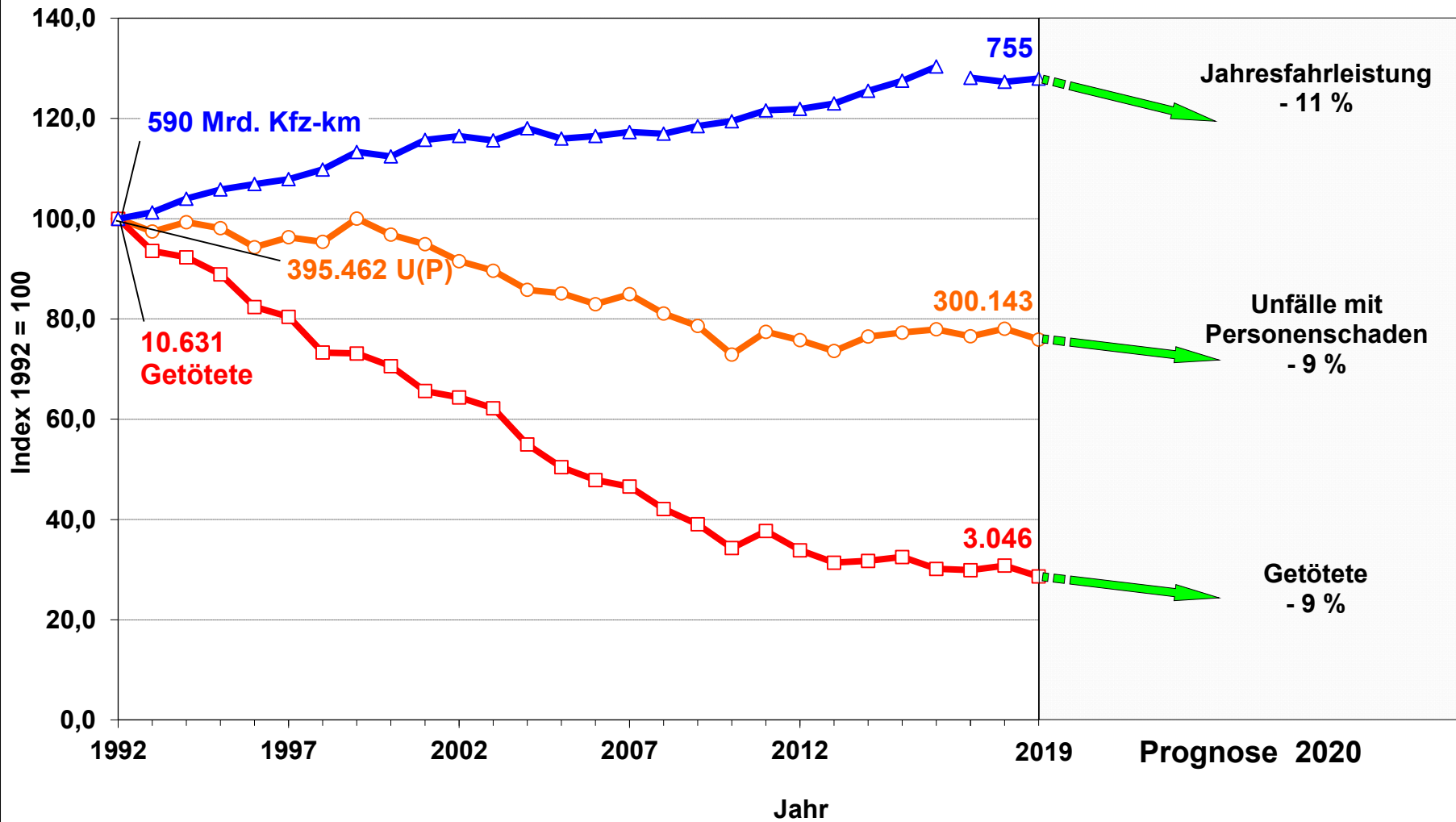
Untergliedert man die Anzahl der Getöteten in Verkehrsteilnehmergruppen, so zeigen sich bei den verschiedenen Arten recht unterschiedliche Entwicklungen der Getötetenzahlen (vgl. Bild 4). Während die Rückgänge bei den motorisierten Verkehrsteilnehmenden größtenteils sehr deutlich ausfallen, bleiben die nicht motorisierten, schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Rad Fahrende und zu Fuß Gehende) deutlich hinter dieser Entwicklung zurück.

## Verkehrsbeteiligung

<p>Bei der Gesamtzahl der getöteten Kraftfahrzeuginsassen (2019: 1.562 Getötete) ist im Jahr 2020 mit einem Rückgang um ca. 11 % auf weniger als 1.400 Personen zu rechnen. Darunter fällt der Rückgang der getöteten <b>Pkw-Insassen</b> (2019: 1.364 Getötete) auf unter 1.200 Getötete prozentual noch etwas stärker aus. Die Anzahl der getöteten Insassen von Güterkraftfahrzeugen (2019: 174 Getötete) reduziert sich ebenfalls um etwa 11 %.</p>	<p>Kraftfahrzeuge (ohne Zweiräder)</p>
<p>Die Anzahl der getöteten <b>Motorrad Nutzenden</b> sinkt im Jahr 2020 um etwa 10 % auf annähernd 480 Getötete (2019: 542 Getötete)</p>	<p>Motorräder</p>
<p>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 10,85 reduzieren (2019: 12,2). Das bestandsbezogene Risiko für Pkw Nutzende sinkt ebenfalls, um knapp 14 % auf etwa 2,5 (2019: 2,9). Der Vergleich des bestandsbezogenen Risikos der Motorrad Nutzenden und der Pkw-Insassen zeigt, dass Motorradfahren für die Nutzenden weiterhin ein sehr hohes Risiko darstellt, welches mehr als viermal so hoch ist wie für Pkw-Insassen.</p>	<p><b>Bestands- bezogenes Risiko</b></p>
<p>Die Anzahl der getöteten <b>Rad Fahrenden</b> (2019: 445) wird in 2020 nur geringfügig zurückgehen, auf etwa 430 Getötete. Sie liegt damit zum dritten Mal in Folge wieder über 400.</p>	<p>Rad Fahrende</p>
<p>Bei der Anzahl der getöteten <b>zu Fuß Gehenden</b> wird in 2020 mit einer Stagnation gerechnet (2019: 417 Getötete). Damit wird der seit mehreren Jahren andauernde Rückgang in diesem Jahr erstmalig wieder unterbrochen.</p>	<p>Zu Fuß Gehende</p>
<p>Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmenden in 2020 verringert sich in fast allen Altersklassen (vgl. Bild 5), jedoch fallen die Rückgänge unterschiedlich aus. Bei der Anzahl der getöteten <b>Kinder unter 15 Jahren</b> wird als einzige Altersgruppe mit keinem Rückgang gerechnet. Sie wird voraussichtlich etwa auf dem Niveau des Vorjahres stagnieren (2019: 55 Getötete). Bei den <b>jungen Verkehrsteilnehmenden</b> im Alter von 18 bis 24 Jahren (2019: 363) wird die Anzahl der Getöteten um etwa 30 Getötete zurückgehen. In der großen Altersgruppe der <b>25-64-Jährigen</b> wird sich die Anzahl der getöteten Personen um mehr als 7 % auf annähernd 1.400 Getötete verringern (2019: 1.524). Bei den <b>Seniorinnen und Senioren</b> (2019: 1.037) zeichnet sich im Jahr 2020 der deutlichste Rückgang ab – um etwa 11 % auf ca. 920 Getötete.</p>	<p><b>Altersgruppen</b></p>



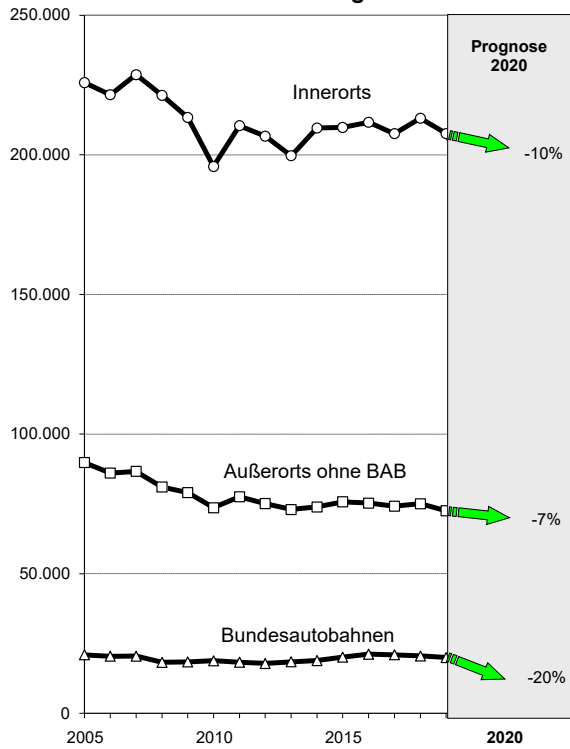
Bild 1: Entwicklung der Fahrleistung<sup>1)</sup>, der Unfälle mit Personenschaden und der Getöteten in den Jahren 1992 bis 2020



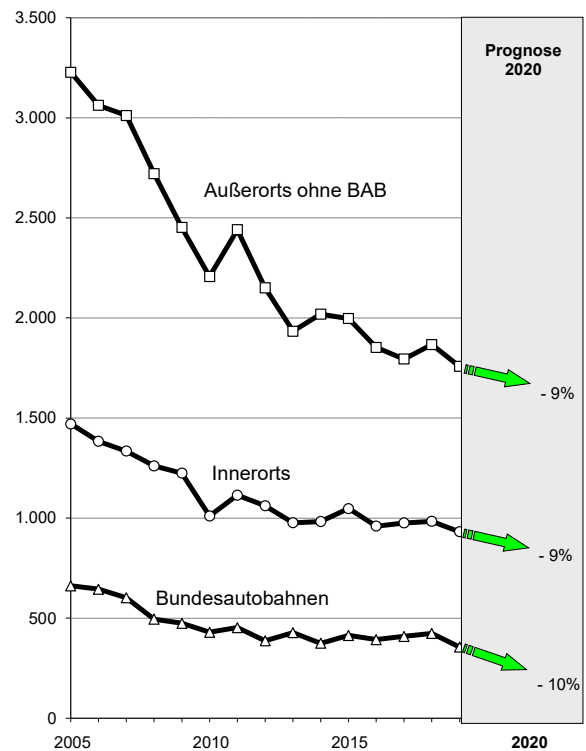
<sup>1)</sup> Quelle: DIW 2020; Neuberechnung der Fahrleistungs- und Verbrauchsrechnung ab 2017, BAST

# Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden und der Getöteten in den Jahren 2005 bis 2020

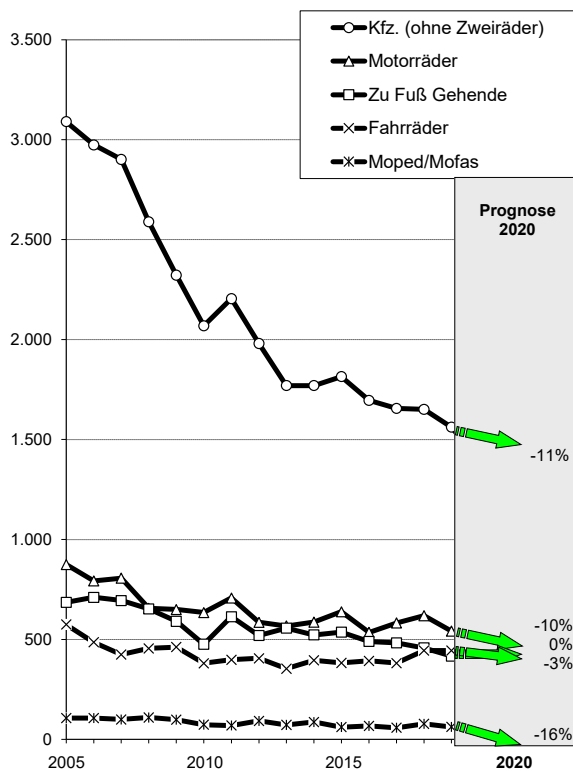
**Bild 2: Unfälle mit Personenschaden nach Ortslage**



**Bild 3: Getötete nach Ortslage**



**Bild 4: Getötete nach Verkehrsbeteiligung**



**Bild 5: Getötete nach Altersgruppen**

