
Voraussichtliche Entwicklung von Unfallanzahlen und Jahresfahrleistungen in Deutschland

Ergebnisse 2024

von
Susanne Schönebeck, Martin Pöppel-Decker,
Nadja Färber, Arnd Fitschen
Bundesanstalt für Straßenwesen

Dezember 2024

1 Kurzfassung

Die Entwicklung der Verkehrssicherheit im Jahr 2024 zeigt ein gemischtes Bild. Trotz weiterhin steigender Fahrleistungen und Bestandszahlen von Kraftfahrzeugen, die mittlerweile die Marke von 60 Millionen Fahrzeugen überschritten haben, verunglückten im Mittel nicht mehr Personen in Deutschland im Straßenverkehr als im Vorjahr. Nach den letzten, durch die Covid-19 Pandemie beeinflussten Jahren, ist die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden allerdings geringfügig angestiegen.

Nach vorläufigen Schätzungen steigt die Gesamtfahrleistung für das Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um voraussichtlich 1,9 %. Gegenüber dem Vorjahreswert verändert sich damit die Gesamtfahrleistung von etwa 718 Mrd. Kfz-km auf voraussichtlich 732 Mrd. Kfz-km. Nur leichte Zuwächse zeigen sich dabei sowohl für die Bundesautobahnen in Höhe von ca. 0,8 % als auch für die außerörtlichen Bundesstraßen (etwa +0,2 %).

Die Anzahl der Verkehrstoten in Deutschland wird in 2024 im Vergleich zum Vorjahr gleichbleiben und wieder bei etwa 2.840 Getöteten liegen (2023: 2.839).

Zum fünften Mal in Folge wird damit ein Ergebnis von weniger als 3.000 Getöteten erreicht, ein eindeutiger Trend ist allerdings aktuell nicht erkennbar.

Die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle in Deutschland wird sich nach Schätzungen der BASt im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr ebenfalls nicht verändern und bei etwa 2,52 Millionen Unfällen liegen.

Darunter wird sich die Anzahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne um etwa 1 % auf etwa 64.500 Unfälle reduzieren. Im Gegensatz dazu wird die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden in 2024 geringfügig auf ca. 293.000 Unfälle ansteigen.

Dabei wird sich die Anzahl der bei diesen Unfällen Verunglückten nicht verändern und im Jahr 2024 wieder bei etwa 370.000 Personen liegen.

Während die Anzahl der Leichtverletzten um knapp 1 % auf etwa 316.000 Personen ansteigt, ist bei den schweren Personenschäden (Schwerverletzte und Getötete zusammen) ein deutlicher Rückgang um mehr als 3 % auf knapp 54.000 Personen zu erwarten.

Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden steigt dabei auf Straßen aller Ortschaften moderat an. Die Anzahl der Getöteten steigt dabei jedoch lediglich innerorts.

Der deutlichste Anstieg ist mit etwa +2 % auf etwa 19.500 Unfälle mit Personenschaden auf Bundesautobahnen zu verzeichnen; bei einem gleichzeitigen Rückgang der Anzahl der Getöteten auf weniger als 300 Personen. Auf Landstraßen wird sich die Anzahl der Unfälle geringfügig auf etwa 70.000 erhöhen. Auch hier geht die Anzahl der Getöteten zurück; auf 1.600 Personen in 2024. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden innerorts wird im Vergleich der Ortschaften am wenigsten steigen. Gleichzeitig steigt dort die Anzahl der Getöteten um gut 5 % auf etwa 950 Getötete.

Im Jahr 2024 wird sich die Anzahl der Getöteten bei den verschiedenen Verkehrsbeteiligungsarten unterschiedlich entwickeln. Dabei stehen dem Rückgang bei den Pkw unterschiedlich stark ausgeprägte Anstiege bei den anderen Verkehrsbeteiligungsarten bzw. ein gleichbleibendes Ergebnis bei den zu Fuß Gehenden gegenüber.

Die Anzahl der getöteten Pkw-Nutzenden reduziert sich um mehr als 3 % auf annähernd 1.150 Personen im Jahr 2024. Die Anzahl der getöteten Nutzenden von Krafträdern mit amtlichen Kennzeichen steigt mit knapp 7 % am deutlichsten auf etwa 530 Personen. Die Anzahl der getöteten Fahrrad Nutzenden wird sich in 2024 um gut 3 % auf etwa 460 Getötete erhöhen. Bei der Anzahl der getöteten zu Fuß Gehenden wird sich in 2024 im Vergleich zum Vorjahr keine Veränderung ergeben (2023: 437 Getötete).

Während die Ergebnisse für alle anderen Verkehrsbeteiligungsarten weiterhin unter dem Ergebnis von 2019 liegen, ist sowohl die Anzahl der getöteten Fahrrad Nutzenden als auch die der zu Fuß Gehenden höher als 2019.

Bezogen auf die Anzahl der Fahrzeuge im Bestand wird das Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden, für Nutzende von Krafträdern mit amtlichem Kennzeichen ansteigen, während es für andere Kraftfahrzeuge zurückgeht.

Im Jahr 2024 liegt das Risiko für Nutzende von Krafträdern bei etwa 10,6 Getöteten je 100 Tsd. Fahrzeuge. Für Pkw-Nutzende liegt es bei etwa 2,34 Getöteten. Der Vergleich zeigt, dass Motorradfahren für die Nutzenden weiterhin ein sehr hohes Risiko darstellt, welches mehr als viermal so hoch ist wie für Pkw-Nutzende.

Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmenden entwickelt sich in 2024 in den verschiedenen Altersklassen unterschiedlich. Während bei den Jugendlichen zwischen 15 und 17 Jahren und der großen Gruppe zwischen 25-64 Jahren Rückgänge zu verzeichnen sind, sind die Anzahlen in den anderen Altersgruppen unterschiedlich deutlich angestiegen.

Die Anzahl der getöteten Kinder unter 15 Jahren wird sich von 44 Personen in 2023 auf knapp 50 im Jahr 2024 erhöhen. Im Gegensatz dazu wird die Anzahl der jugendlichen Getöteten zwischen 15 und 17 Jahren sehr deutlich um etwa 20 Personen auf ebenfalls etwa 50 Getötete zurückgehen. Bei den jungen Verkehrsteilnehmenden im Alter von 18 bis 24 Jahren wird mit einem deutlichen Anstieg um knapp 18 % auf ca. 320 Getötete gerechnet. In der großen Altersgruppe der 25-64-Jährigen wird sich die Anzahl der getöteten Personen um 5% auf annähernd 1.300 Getötete reduzieren. Bei den Seniorinnen und Senioren zeichnet sich ein leichter Anstieg um etwa 40 Personen auf mehr als 1.100 Getötete ab. Mit Ausnahme der durch die Covid-19 Pandemie beeinflussten Jahre 2020 und 2021 liegt die Anzahl der Getöteten in dieser Altersgruppe seit mehr als zehn Jahren immer um die 1.000-1.100 Personen. Sie weist damit im Gegensatz zu allen anderen Altersgruppen langfristig keinen eindeutigen Trend auf.

Anmerkungen:

Die Prognose wurde Anfang Dezember 2024 abgeschlossen. Das Modell berücksichtigt Wetterdaten des Deutschen Wetterdienstes soweit sie bis zum Prognosezeitpunkt vorliegen. Eine außergewöhnliche Witterung im Dezember kann jedoch die Ergebnisse beeinflussen. Daneben ist zu beachten, dass einzelne Teilgruppen aufgrund der langfristig positiven Entwicklungen sehr kleine Fallzahlen aufweisen. Insbesondere bei diesen kleinen Fallzahlen kann aus den sich kurzfristig zeigenden Veränderungen kein Rückschluss auf sich ändernde langfristige Trends gezogen werden.

2 Ergebnisse 2024

Endgültige Werte aus der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik, die das Unfallgeschehen zum Beispiel nach der Art der Verkehrsbeteiligung und nach der Ortslage differenziert beschreiben, liegen für ein 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 2024 beruht auf den Daten, die der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im November durch das Statistische Bundesamt (StBA) zur Verfügung gestellt wurden. Dies waren die vorläufigen Monatswerte der Unfallstatistik bis einschließlich August bzw. September 2024. Die Schätzwerte zu den Unfallanzahlen der einzelnen Kategorien wurden je für sich ermittelt und beruhen auf Zeitreihenanalysen unter Berücksichtigung von meteorologischen Daten des Deutschen Wetterdienstes (DWD).

2.1 Fahrleistungen

Die Jahresfahrleistung von Kraftfahrzeugen auf dem gesamten Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland wird mit Hilfe modellbasierter Verkehrsprognosen u. a. auf Basis der Daten des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) zu „Verkehr in Kilometern“, des gesamten Kraftstoffabsatzes und von Kraftstoffverbräuchen ermittelt.

Die Ermittlung der Gesamtfahrleistung beruht auf vorläufigen Abschätzungen der INTRAPLAN Consult GmbH zu Pkw- und Lkw-Fahrleistungen. Danach steigt die Gesamtfahrleistung für das Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um voraussichtlich ca. 1,9 %. Gegenüber dem Vorjahreswert verändert sich damit die Gesamtfahrleistung von etwa 718 Mrd. Kfz-km (Quelle: DLR) auf voraussichtlich 732 Mrd. Kfz-km.

Straßenklasse	2023*	2024*	Veränderung*
	[Mrd. Kfz-km]	[Mrd. Kfz-km]	
Bundesautobahnen	239,8	241,8	ca. + 0,8 %
Bundesstraßen außerorts	107,3	107,5	ca. + 0,2 %
alle Straßen	ca. 718	ca. 732	ca. + 1,9 %

*: vorläufige Werte

Tabelle 1: Jahresfahrleistungen 2023 und 2024 in Mrd. Kfz-km (Quelle: DLR, INTRAPLAN Consult GmbH, BASt)

Die Schätzung der Jahresfahrleistung von Kraftfahrzeugen auf Bundesautobahnen und außerörtlichen Bundesstraßen basiert auf Auswertungen von Daten ausgewählter Dauerzählstellen des jeweiligen ersten Dreivierteljahres der Jahre 2023 und 2024. Diese Auswertungen zeigen Zuwächse sowohl für die Bundesautobahnen in Höhe von ca. 0,8 % als auch für die außerörtlichen Bundesstraßen (etwa +0,2 %).

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

2.2 Fahrzeugbestände

Zu Beginn des Jahres 2024 betrug der Bestand an zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugen etwa 60,7 Mio. Fahrzeuge. Davon waren fast 50 Mio. Personenkraftwagen und etwa 5,0 Mio. Krafträder mit amtlichem Kennzeichen. Im Vergleich zum Jahresbeginn 2023 hat der Bestand an zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugen insgesamt um 0,9 % zugenommen. Der Bestandszuwachs bei den Pkw ist in 2024 mit +0,7 % nur wenig stärker als im letzten Jahr. Bei den Krafträdern mit amtlichem Kennzeichen setzt sich der seit Langem andauernde positive Trend mit +1,6 % weiter fort. Damit entfällt im Bestand auf 10 Pkw je ein Kraftrad.

Fahrzeuggruppe	01.01.2023	01.01.2024	Veränderung
Zulassungspflichtige Kfz¹⁾	60,133	60,681	+ 0,9 %
davon:			
Pkw	48,763	49,099	+ 0,7 %
Krafträder mit amtl. Kennzeichen (einschl. drei- und leichte vierrädrige Kfz)	4,913	4,993	+ 1,6 %

1) ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen (Quelle: KBA)

Tabelle 2: Bestand an Kraftfahrzeugen 2023 und 2024 in Mio. (Quelle: KBA)

2.3 Unfallgeschehen

2.3.1 Unfälle und Verunglückte

In den nachfolgenden Darstellungen wird unterschieden nach Unfällen mit Personenschaden (und den dabei Verunglückten), schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden im engeren Sinne 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.

Die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle in Deutschland wird sich nach Schätzungen der BASt im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr nicht verändern und bei etwa 2,52 Millionen Unfälle liegen. Damit liegt dieser Wert weiterhin deutlich unter dem Vor-Pandemie-Niveau (2019: 2,69 Mio.).

Darunter wird sich die Anzahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne nach dem deutlichen Anstieg im Vorjahr in 2024 um etwa 1 % leicht auf etwa 64.500 Unfälle reduzieren. Im Gegensatz dazu wird die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden in 2024 geringfügig um weniger als 1 % auf ca. 293.000 Unfälle ansteigen (vgl. Bild 1).

Dabei wird sich die Anzahl der bei diesen Unfällen Verunglückten nicht verändern und im Jahr 2024 wieder bei etwa 370.000 Personen liegen. Während die Anzahl der Leichtverletzten um knapp 1 % auf etwa 316.000 Personen ansteigt, ist bei den schweren Personenschäden (Schwerverletzte und Getötete zusammen) ein deutlicher Rückgang um mehr als 3 % auf knapp 54.000 Personen zu erwarten.

2.3.2 Unfälle mit Personenschaden nach der Ortslage

Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden steigt dabei auf Straßen aller Ortslagen moderat an. Wie im Vorjahr ist der deutlichste Anstieg mit etwa +2 % auf Bundesautobahnen zu verzeichnen – die Anzahl der Unfälle liegt hier in 2024 bei etwa 19.500 (vgl. Bild 2).

Auf Landstraßen wird sich die Anzahl der Unfälle in 2024 mit +1 % etwas geringfügiger auf etwa 70.000 Unfälle erhöhen. Die darin enthaltenen außerörtlichen Bundesstraßen weisen dabei einen Anstieg ähnlich wie bei den Bundesautobahnen um knapp 2 % auf mehr als 21.500 Unfälle auf.

Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden innerorts wird im Vergleich der Ortslagen am wenigsten steigen; um lediglich etwa 0,5 % auf ungefähr 204.500 Unfälle.

2.3.3 Unfallraten

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 im Jahr 2024 gegenüber 2023 leicht von etwa 3,51 Unfällen je Mio. Kfz-km auf annähernd 3,44 sinken. Die Rate der Unfälle mit Personenschaden wird sich dabei etwas weniger deutlich auf etwa 0,4 Unfälle je Mio. Kfz-km reduzieren. Dabei zeichnet sich auf Bundesautobahnen ein ansteigender Trend ab, mit einem Anstieg um mehr als 1 % auf 0,08 Unfälle mit Personenschaden je Mio. Kfz-km. Auf außerörtlichen Bundesstraßen wird die Unfallrate ebenfalls um mehr als 1 % ansteigen und im Jahr 2024 bei etwa 0,2 liegen.

2.3.4 Alkoholunfälle

Nachdem die Anzahl der Alkoholunfälle in den letzten zwei Jahren sehr stark angestiegen ist, reduziert sie sich im Jahr 2024 wieder; um gut 9 % auf etwa 15.000 Unfälle (2023: 16.562).

2.3.5 Getötete

Die Anzahl der Verkehrstoten in Deutschland wird in 2024 im Vergleich zum Vorjahr gleichbleiben und wieder bei etwa 2.840 Getöteten liegen (2023: 2.839). Zum fünften Mal in Folge wird damit ein Ergebnis von weniger als 3.000 Getöteten erreicht, ein eindeutiger Trend ist allerdings aktuell nicht erkennbar.

2.3.6 Getötete nach Ortslagen

Die Entwicklung ist dabei auf den Straßen der verschiedenen Ortslagen unterschiedlich (vgl. Bild 3). Auf Bundesautobahnen und Landstraßen reduziert sich die Anzahl der Getöteten jeweils leicht um gut 2 %, ebenso wie auf Bundesstraßen außerorts. Die Zahl der Getöteten liegt damit auf Bundesautobahnen zum ersten Mal unter 300 Personen und auf Landstraßen bei etwa 1.600 Personen, darunter auf Bundesstraßen bei etwa 570 Personen. Im Gegensatz hierzu ist innerhalb von Ortschaften ein Anstieg um gut 5 % auf etwa 950 Getötete zu verzeichnen.

2.3.7 Getötetenraten

Setzt man die Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen ins Verhältnis zu den Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge, so ergeben sich Getötetenraten [Getötete je Mrd. Kfz-km]. Im Jahr 2024 wird sich die Getötetenrate insgesamt um knapp 2 % auf etwa 3,88 reduzieren. Auf Bundesstraßen außerorts sinkt die Getötetenrate prozentual etwas

stärker; um mehr als 2 % auf 5,3 in 2024. Auf Bundesautobahnen ist der Rückgang mit mehr als 3 % auf 1,22 Getötete je Mrd. Kfz-km am stärksten.

2.3.8 Getötete nach Art der Verkehrsbeteiligung

Im Jahr 2024 wird sich die Anzahl der Getöteten bei den verschiedenen Verkehrsbeteiligungsarten unterschiedlich entwickeln (vgl. Bild 4). Dabei stehen dem Rückgang bei den Pkw unterschiedlich stark ausgeprägte Anstiege bei den anderen Verkehrsbeteiligungsarten bzw. ein gleichbleibendes Ergebnis bei den zu Fuß Gehenden gegenüber.

Kraftfahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen (ohne Krafträder)

Bei den Kraftfahrzeug Nutzenden kommt es nach den Anstiegen der Anzahl der Getöteten seit 2021 wieder zu einem leichten Rückgang um knapp 2 % auf etwa 1.370 Personen. Darunter fällt der Rückgang bei den Pkw-Nutzenden mehr als 3 % auf annähernd 1.150 Personen prozentual noch etwas stärker aus. Die Anzahl der getöteten Nutzenden von Güterkraftfahrzeugen erhöht sich dagegen um etwa 5 Personen auf ungefähr 120 Personen.

Krafträder mit amtlichem Kennzeichen

Die Anzahl der getöteten Nutzenden von Krafträdern mit amtlichen Kennzeichen steigt im Jahr 2024 um knapp 7 % auf etwa 530 Personen und überschreitet damit nach mehreren Jahren die Marke von 500 Getöteten, bleibt jedoch unter dem Niveau von vor der Covid-19 Pandemie (2019: 542).

Bestandsbezogenes Getötetenrisiko

Bezogen auf den Fahrzeugbestand wird das bestandsbezogene Risiko "Getötete je 100 Tsd. Fahrzeuge" für Nutzende von Krafträdern mit amtlichem Kennzeichen im Vergleich zum Vorjahr um etwa 5 % auf 10,6 ansteigen. Das bestandsbezogene Risiko für andere Kraftfahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen geht dagegen um mehr als 2% auf etwa 2,46 zurück. Für Pkw-Nutzende geht das bestandsbezogene Risiko ebenfalls zurück; um mehr als 4 % auf 2,34 Getötete je 100 Tsd. Fahrzeuge. Der Vergleich des bestandsbezogenen Risikos der Nutzenden von Krafträdern mit amtlichem Kennzeichen und der Pkw-Nutzenden zeigt, dass Motorradfahren für die Nutzenden weiterhin ein sehr hohes Risiko darstellt, welches mehr als viermal so hoch ist wie das Risiko für Pkw-Nutzende.

Fahrrad Nutzende und zu Fuß Gehende

Die Anzahl der getöteten Fahrrad Nutzenden wird sich in 2024 nach dem starken Rückgang im Vorjahr wieder erhöhen; um gut 3 % auf etwa 460 Getötete.

Bei der Anzahl der getöteten zu Fuß Gehenden wird sich in 2024 im Vergleich zum Vorjahr keine Veränderung ergeben (2023: 437 Getötete). Das Ergebnis liegt damit zum zweiten Mal in Folge wieder über 400 Getöteten.

Während die Ergebnisse für alle anderen Verkehrsbeteiligungsarten weiterhin unter dem Vor-Pandemie-Niveau in 2019 liegen, liegt sowohl die Anzahl der getöteten Fahrrad Nutzenden als auch die der zu Fuß Gehenden höher als 2019 (2019: 445 Getötete bzw. 417 Getötete).

2.3.9 Getötete nach Altersgruppen

Die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmenden entwickelt sich in 2024 in den verschiedenen Altersgruppen unterschiedlich (vgl. Bild 5). Während bei den Jugendlichen zwischen 15 und 17 Jahren und der großen Gruppe zwischen 25-64 Jahren Rückgänge zu verzeichnen waren, sind die Anzahlen in den anderen Altersgruppen unterschiedlich deutlich angestiegen.

Die Anzahl der getöteten Kinder unter 15 Jahren wird sich nach dem niedrigsten Ergebnis seit Einführung der Statistik in 2023 (44 Getötete) wieder auf knapp 50 getötete Kinder erhöhen. Das Ergebnis liegt damit wieder in der gleichen Größenordnung wie in den Jahren 2020-2022.

Die Anzahl der jugendlichen Getöteten zwischen 15 und 17 Jahren wird sehr deutlich um etwa 20 Personen zurückgehen und ebenso wie die Anzahl der getöteten Kinder einen Wert von etwa 50 Getöteten erreichen.

Bei den jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis 24 Jahren wird nach einem starken Rückgang im Vorjahr wieder mit einem deutlichen Anstieg um knapp 18 % auf ca. 320 Getötete gerechnet. Das Ergebnis liegt damit etwa auf dem Niveau von 2020.

In der großen Altersgruppe der 25-64-Jährigen wird sich die Anzahl der getöteten Personen um 5% auf annähernd 1.300 Getötete reduzieren und damit den zweitniedrigsten Wert seit Einführung der Statistik erreichen.

Bei den Seniorinnen und Senioren zeichnet sich ein leichter Anstieg um etwa 40 Personen auf mehr als 1.100 Getötete ab. Mit Ausnahme der durch die Covid-19 Pandemie beeinflussten Jahre 2020 und 2021 liegt die Anzahl der Getöteten in dieser Altersgruppe seit mehr als zehn Jahren immer um die 1.000-1.100 Personen. Sie weist damit im Gegensatz zu allen anderen Altersgruppen langfristig keinen eindeutigen Trend auf.

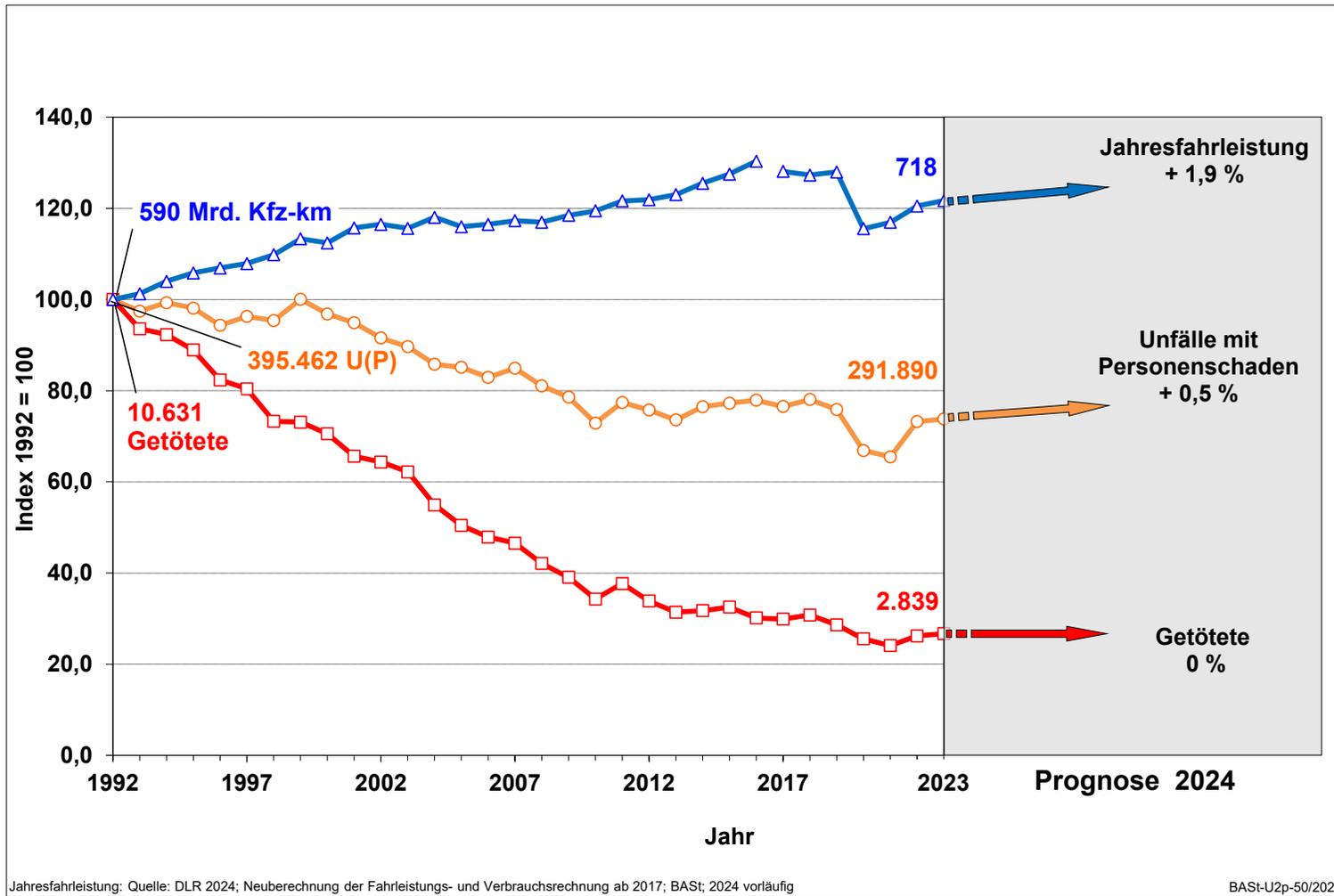


Bild 1: Entwicklung der Fahrleistung, der Unfälle mit Personenschaden und der Getöteten in den Jahren 1992 bis 2024

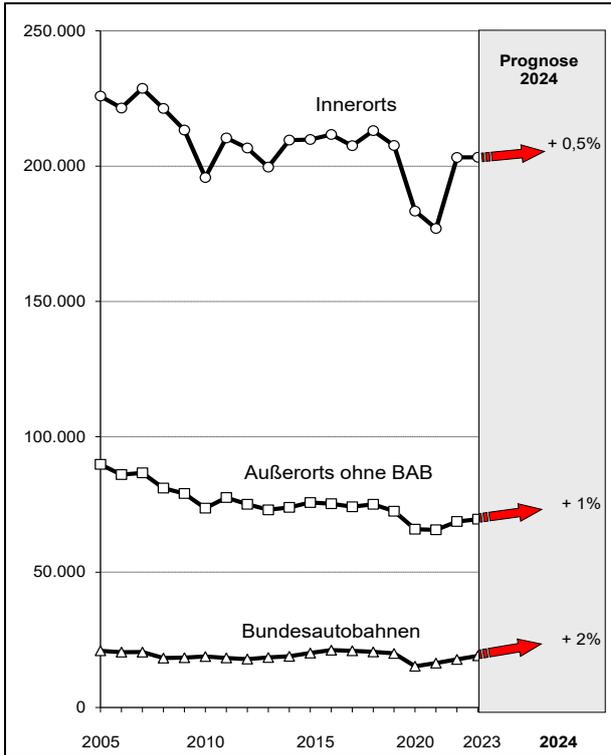


Bild 2: Unfälle mit Personenschaden nach Ortslage

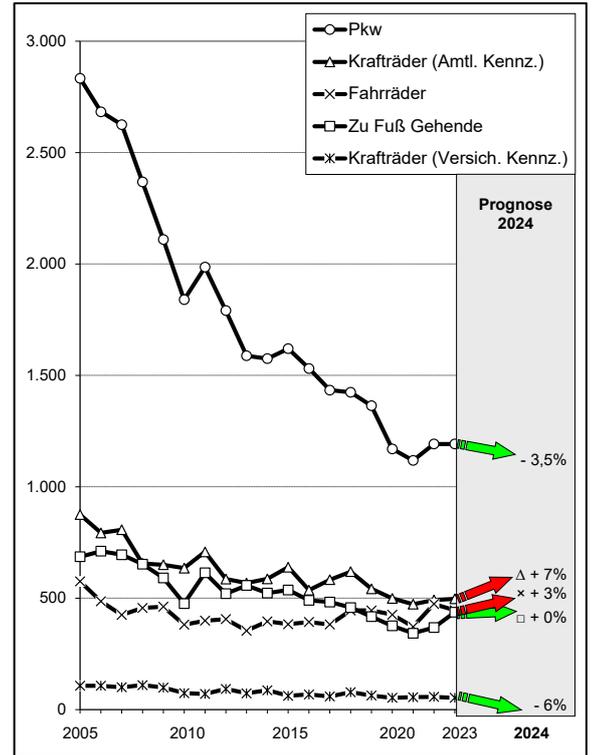


Bild 4: Getötete nach Verkehrsbeteiligung

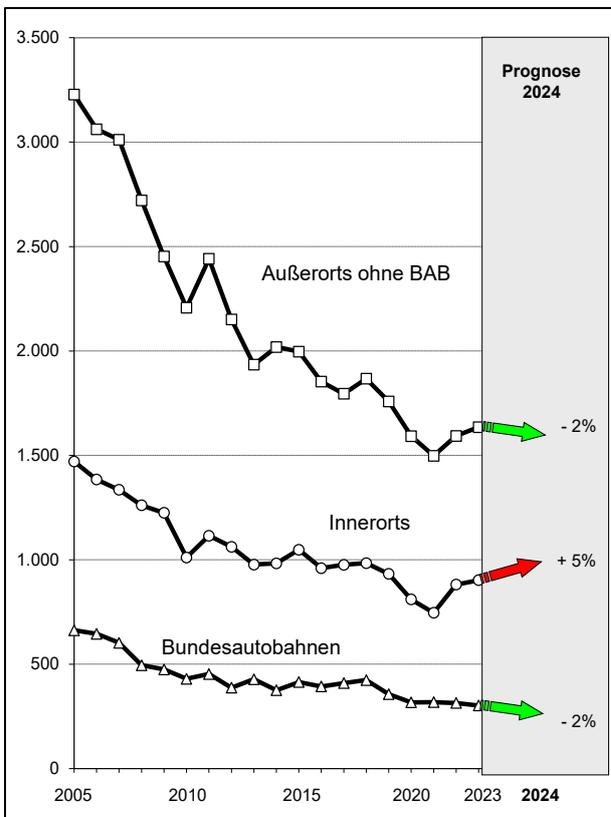


Bild 3: Getötete nach Ortslage

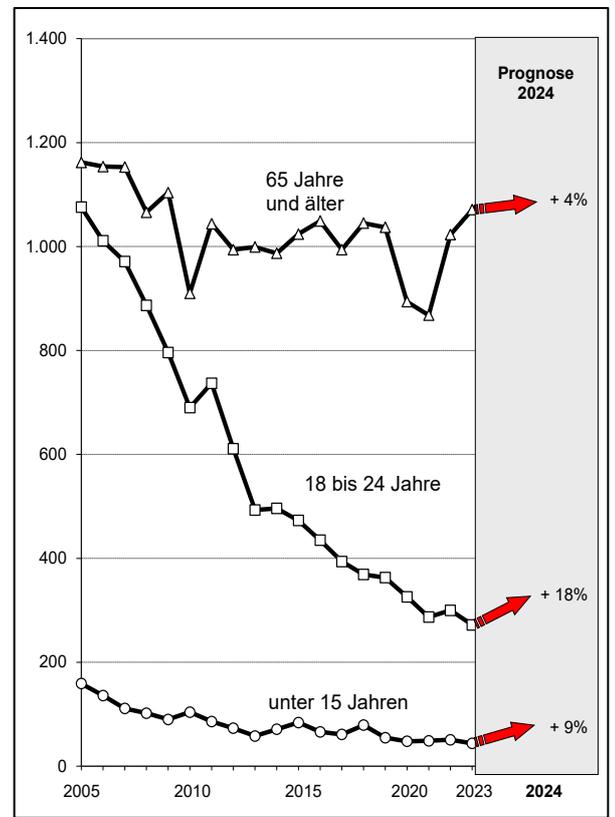


Bild 5: Getötete nach Altersgruppen

