

# DVR REPORT

2/2025

FACHMAGAZIN FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

## TOP-THEMA

Überwachung gefährlicher  
Verkehrsverstöße



### **POLITIK**

Mehrheit fordert Ausbau  
der Infrastruktur

### **MITGLIEDER**

Alkoholverbot für Fahranfänger-  
innen und Fahranfänger

### **WISSEN**

Navi, Telefon und Co.  
beim Motorradfahren

DVR AKTUELL

|                                                        |    |
|--------------------------------------------------------|----|
| Editorial   Termine .....                              | 03 |
| Neuer Imagefilm   DVR Newsletter .....                 | 03 |
| Drei Fragen an ... ..                                  | 04 |
| Neue DVR/UK/BG-Jugendaktion gestartet .....            | 05 |
| Kampagne „Roll ohne Risiko!“ .....                     | 05 |
| Wie machen wir den Arbeitsplatz Straße sicherer? ..... | 06 |
| Innovative Forschung für mehr Verkehrssicherheit ..... | 09 |

TOP-THEMA

|                                                 |    |
|-------------------------------------------------|----|
| Überwachung gefährlicher Verkehrsverstöße ..... | 10 |
| Repräsentative Befragung .....                  | 11 |

POLITIK

|                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------|----|
| Mehrheit fordert mehr Verkehrssicherheit durch Infrastrukturausbau ..... | 18 |
| Betrieb von ferngelenkten Fahrzeugen .....                               | 19 |
| BMV: Leitfaden für nachhaltige Mobilität in ländlichen Räumen .....      | 20 |

MITGLIEDER

|                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------|----|
| VCD: Tempo 30, Schulstraßen und sichere Radwege zum Schutz von Kindern ..... | 21 |
| Deutsche Verkehrswacht: Neues Schulwegportal .....                           | 22 |
| DEKRA: Mobilität im Wandel der Zeit .....                                    | 24 |
| ADAC: Junge Menschen halten am Auto fest .....                               | 25 |
| Junge Menschen unterschätzen die Gefahr von Alkoholfahrten .....             | 27 |

WISSEN

|                                                                                   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----|
| Neues Kommunikationssystem für autonom fahrende Fahrzeuge .....                   | 28 |
| Autonome Shuttles als Chance für den ÖPNV .....                                   | 29 |
| Wie ein Integrales Bremssystem (IBS) das Fahrradfahren sicherer machen kann ..... | 30 |
| Navi, Telefon und Co. beim Motorradfahren sicher bedienen .....                   | 32 |
| C-ITS stärkt die Verkehrssicherheit .....                                         | 33 |
| Klare Muster bei E-Scooter-Unfällen .....                                         | 35 |
| Notruf aus dem Auto .....                                                         | 36 |
| Gesundheitscheck im Auto .....                                                    | 37 |
| Die Straßenverkehr-Fernlenk-Verordnung – eine Büchse der Pandora? .....           | 38 |

INHALT

IMPRESSUM



DVR REPORT

Magazin für Verkehrssicherheit  
Nr. 2/2025, 55. Jahrgang

Bitte folgende E-Mail-Adresse für An- und Abmeldungen nutzen: [report@vkm-dvr.de](mailto:report@vkm-dvr.de)

Herausgegeben von:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) e.V.  
Jägerstraße 67-69 | 10117 Berlin  
T +49 (0)30 22 66 77 1-0  
F +49 (0)30 22 66 77 1-29  
[info@dvr.de](mailto:info@dvr.de) | [www.dvr.de](http://www.dvr.de)

**V.i.S.d.P.:** Stefan Grieger, Hauptgeschäftsführer

**Chefredaktion:** Sven Rademacher (VKM)

Gestaltung und Illustrationen:

Gipfelgold Werbeagentur GmbH  
[www.gipfelgold.de](http://www.gipfelgold.de)

**Titelfoto:** VITRONIC GmbH

Konzeption:

Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH (VKM)  
Jägerstraße 67-69 | 10117 Berlin

Der „DVR REPORT“ wird von den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern und dem DVR finanziert.

Nachdruck der Texte und DVR-Fotos bei Quellenangabe kostenfrei. Belegexemplar erbeten.

Der DVR REPORT ist der Informationsdienst des Deutschen Verkehrssicherheitsrates für seine Mitglieder, deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die interessierte Öffentlichkeit. Zweck des DVR gemäß § 2 seiner Satzung ist die Förderung der Unfallverhütung sowie die Verstärkung aller Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen. Der „DVR REPORT“ wird kostenlos abgegeben.

DVR AKTUELL



Liebe Leserin,  
lieber Leser,

im vergangenen Jahr sind nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) 2.770 Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekom-

men, über 50.000 sind schwer verletzt worden. Damit setzt sich der Trend nur leicht sinkender Opferzahlen der letzten Jahre fort, wir verharren auf einem Plateau. Das Ziel von Bund, Ländern und Kommunen, die Zahl der Getöteten in der laufenden Dekade um 40 Prozent zu verringern, droht massiv verfehlt zu werden.

Jetzt ist keine Zeit mehr für langwierige Debatten, sondern es geht darum, die entscheidenden Stellschrauben kraftvoll zu drehen. Und zwar genau dort, wo die meisten Todesfälle und schwerste Verletzungen vermieden werden können. Ich hoffe und erwarte, dass Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder einen solch risikoorientierten Ansatz in der Verkehrssicherheit verfolgt.

Im Sinne der Vision Zero ist es aber auch eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, alles Mögliche zu tun, damit ein Fehler im Straßenverkehr nicht gleich zum Tod oder zu schwerer Verletzung führt. Doch welche Möglichkeiten der Prävention haben wir, wenn Menschen sich bewusst und gewollt falsch verhalten und dabei nicht nur ihr eigenes Leben, sondern auch das der anderen, leichtfertig aufs Spiel setzen? Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit sind wichtig, reichen allein aber nicht aus, um auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden nachhaltig Einfluss zu nehmen. Infrastruktur und Fahrzeugtechnik bieten enorme Potenziale, aber auch ihnen sind Grenzen gesetzt. Eine konsequente und gezielte Verkehrsüberwachung sowie spürbare Sanktionen sind für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit zwingend notwendig. Wir wollten deshalb wissen, wie Autofahrende in Deutschland dieses Thema wahrnehmen und haben sie repräsentativ befragen lassen. Im Top-Thema haben wir die Ergebnisse der Befragung aufbereitet.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.  
Herzlichst, Ihr

Manfred Wirsch  
Präsident DVR

Foto: Martin Lukas Kim – DVR

Neuer Imagefilm



Wer sind wir? Was treibt uns an? Wofür steht der DVR? Antworten auf diese Fragen gibt der erste eigene Imagefilm des DVR, der erstmals im Rahmen des DVR Forums präsentiert wurde.

DVR Newsletter



Interesse an weiteren Informationen aus dem DVR? Dann abonnieren Sie hier den DVR-Newsletter und lassen sich alle zwei Monate über aktuelle Themen, Veranstaltungen und Hintergründe informieren.

TERMINE 2025



Parlamentarischer Abend

Gemeinsam mit der Deutschen Verkehrswacht (DVW) unter dem Titel „Zielbild Vision Zero – investieren, vernetzen, Leben schützen“. Diese Veranstaltung ist nur für geladene Gäste zugänglich.

**Wann:** Mittwoch, 15. Oktober



Juristische Fachkonferenz

Schwerpunktthema „Arbeitsplatz Straße“.

**Wann:** Donnerstag, 16. Oktober,  
13:00 bis ca. 16:45 Uhr

**Wo:** Umweltforum, Pufendorfstraße 11, 10249 Berlin



[Nähere Einzelheiten zum Programm und zur Anmeldung gibt es hier](#).



DVR Arena und Verleihung

Vision Zero Award

**Wann:** Dienstag, 9. Dezember



[Nähere Einzelheiten zum Programm und zur Anmeldung gibt es demnächst hier](#).



DVR-Mitgliederversammlung

**Wann:** Mittwoch, 10. Dezember

Diese Veranstaltung ist nur für geladene Mitglieder zugänglich.



DVR/BSVI Web-Seminar „Sichere und bedarfsgerechte Infrastruktur für den ÖPNV“

**Wann:** Donnerstag, 11. Dezember,  
10:00 bis 12:30 Uhr

**Wo:** Online-Veranstaltung



[Nähere Einzelheiten zum Programm und zur Anmeldung gibt es hier](#).

### Drei Fragen an ...

**Christoph Rieger** (41) ist seit Mitte Juli neuer Pressesprecher des DVR. Er war von 2011 bis 2024 Veranstaltungs- und Kommunikationsleiter des Jungen Programms beim Internationalen Literaturfestival Berlin, daneben war er freiberuflich als Journalist und Autor sowie Juror in Literaturjürs tätig.

Wir haben ihn zu seiner neuen Tätigkeit und Funktion befragt.

**Herr Rieger, welche Schwerpunkte möchten Sie in Ihrer neuen Funktion als DVR-Pressesprecher setzen, um die Verkehrssicherheit in Deutschland weiter zu verbessern?**

*In meiner neuen Funktion möchte ich die Verkehrssicherheit dauerhaft ins öffentliche Bewusstsein rücken. Mein Schwerpunkt liegt darauf, Menschen klar, verständlich und praxisnah über Risiken im Straßenverkehr zu informieren und Verhaltensweisen zu vermitteln, die Unfälle verhindern. Dazu gehört nicht nur die Aufklärung über Gefahren wie Alkohol, überhöhte Geschwindigkeit oder Ablenkung am Steuer, sondern auch die Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders auf unseren Straßen.*

*Jedes Jahr enden in Deutschland durch Verkehrsunfälle rund 2.800 Lebensgeschichten auf tragische Weise – lange, bevor sie auserzählt sind. Es ist meine Aufgabe, diese stummen Katastrophen hinter nüchternen Zahlen sichtbar und hörbar zu machen, damit Politik, Wirtschaft, Gesellschaft und Medien ihre Verantwortung ernst nehmen und die Vision Zero gemeinsam umsetzen.*

**Welche aktuellen Herausforderungen sehen Sie im Bereich der Verkehrssicherheit, und wie kann die Pressearbeit dazu beitragen, diese zu meistern?**

*Die Verkehrssicherheit steht vor vielschichtigen Herausforderungen: Risiken wie zu hohe Geschwindigkeit, Alkohol- oder Drogenkonsum und Ablenkung am Steuer sind nach wie vor zentral. Gleichzeitig verändern neue Technologien – von Assistenzsystemen über Car-to-X-Kommunikation bis hin zu automatisierten Fahrzeugen – die Mobilität grundlegend und bieten erhebliche Chancen, die Unfallzahlen deutlich zu senken.*

*Unsere Kommunikationsarbeit setzt genau hier an: Wir erklären komplexe Zusammenhänge verständlich und anschaulich, sensibilisieren für verantwortungsvolles Verhalten und schaffen breite Akzeptanz für präventive Maßnahmen. Ziel ist es, Verhaltensänderungen zu fördern und die Sicherheit ins-*



Foto: Masa Yuasa

Mehr Sichtbarkeit für Verkehrssicherheit gelingt, wenn wir die Themen relevant, verständlich und emotional nachvollziehbar aufbereiten.

*Christoph Rieger,  
neuer Pressesprecher des DVR*

*besondere für Radfahrende und Fußgängerinnen und Fußgänger zu erhöhen, gerade auch im Kontext der Mobilitätswende.*

*Meine Erfahrung ist: Wer in der Kommunikationsarbeit nur sendet, spricht – wer gut kommuniziert, verbindet. Verbindung ist der Anfang von Veränderung. Und Veränderung rettet in der Verkehrssicherheit Leben.*

**Wie kann es gelingen, mehr Gehör für das Thema Verkehrssicherheit zu finden? Wie können die Medien stärker in die Verkehrssicherheitsarbeit eingebunden werden?**

*Mehr Sichtbarkeit für Verkehrssicherheit gelingt, wenn wir die Themen relevant, verständlich und emotional nachvollziehbar aufbereiten. Wir müssen die Geschichten hinter den Zahlen erzählen: wie Prävention Leben rettet und konkrete Maßnahmen den Alltag jedes Einzelnen sicherer machen.*

*Medien sind dabei nicht nur Kanäle, sondern entscheidende Partner auf Augenhöhe. Wir binden sie ein, indem wir Hintergrundinformationen frühzeitig liefern, Expertinnen und Experten zugänglich machen und komplexe Zusammenhänge verständlich erklären. So entsteht eine Zusammenarbeit, die Themen sichtbar macht, Diskussionen anstößt und Wirkung erzeugt – ohne an wissenschaftlicher Substanz zu verlieren.*

*Medien berichten, wenn Fakten, Emotionen und Timing zu einer klaren, erzählbaren Botschaft verschmelzen. Solche Botschaften möchte ich gemeinsam mit dem Team und dem breiten Netzwerk des DVR entwickeln, um Verkehrssicherheit viel stärker ins öffentliche Bewusstsein zu katapultieren.*

## NEUE DVR/UK/BG-JUGENDAKTION GESTARTET

Pünktlich zum neuen Schuljahr und genau am [Aktionstag „Zu Fuß zur Schule“](#) ist am 22. September die neue [DVR/UK/BG-Jugendaktion](#) gestartet. Unter dem Motto „SAFE WAY – Dein Weg, Deine Sicherheit“ liegt der Fokus der Präventionskampagne des DVR und der gesetzlichen Unfallversicherungsträger dieses Schuljahr auf den Themen Rücksichtnahme, Vorbildfunktion, Regeltreue und Verantwortungsbewusstsein im Straßenverkehr.

„Spannende Storys und umfangreiche Lehrmaterialien ermöglichen es den Lehrkräften und Ausbilderinnen und



Foto: Thomas Seuthe – DVR

Ausbildern, die Themen mit wenig Aufwand wirkungsvoll und nachhaltig im Unterricht oder während der Ausbildung zu vermitteln“, erklärt Olivera Gerigk, Projektverantwortliche beim DVR, und fügt hinzu: „Die Jugendaktion bringt so die Verkehrssicherheit in den Alltag der Jugendlichen.“

Zusätzlich können die jungen Leute am [Wettbewerb](#) der Jugendaktion teilnehmen, indem sie in einem Kurzvideo ihre Top-5-Ideen präsentieren, die ihre täglichen Wege im Straßenverkehr sicherer machen. Zu gewinnen gibt es bis zu 1.000 Euro für die Klassen-, Gruppen- oder Azubikasse.

## KAMPAGNE „ROLL OHNE RISIKO!“

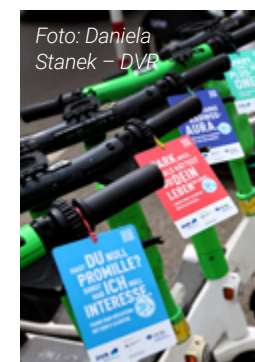


Foto: Daniela Stanek – DVR

Mit neuen Lenkerschildern an E-Scootern sensibilisiert die Kampagne „[Roll ohne Risiko!](#)“ junge E-Scooter-Fahrende für die häufigsten Unfallursachen und das Fehlverhalten beim Rollern. Mit Botschaften wie „Hast du Null Promille? Sonst hab ich Null Interesse!“ und „Park mich, als hättest du dein Leben im Griff“

wirbt die Kampagne direkt vor Ort und auf Augenhöhe mit der Zielgruppe für verantwortungsvolles Fahren.

„Roll ohne Risiko!“ wird erneut von allen aktiven Sharing-Anbietern bundesweit unterstützt, die im Rahmen der Kooperation mit dem DVR eine Vielzahl ihrer E-Scooter mit den präventiven Botschaften auf Lenkerschildern ausstatten. Schwerpunktthemen sind das Fahren unter Alkoholeinfluss, das Fahren auf Gehwegen sowie Fahrten zu zweit.

Zudem werden über Social Media neue [Präventionsclips](#) verbreitet, die aktuelle Trends der Zielgruppe auf TikTok und Instagram aufgreifen.

Mit der Kampagne „Roll ohne Risiko!“ klärt der DVR seit dem Jahr 2020 über geltende Regeln auf und sensibilisiert für Gefahren und Unfallursachen, um so den Schutz der E-Scooter-Fahrenden zu steigern und den Unfallzahlen entgegenzuwirken. Die Kampagne wird vom [Bundesministerium für Verkehr \(BMV\)](#) und der [Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung \(DGUV\)](#) unterstützt.

### Zahl der E-Scooter-Unfälle gestiegen

Die Zahl der E-Scooter-Unfälle ist nach Angaben des [Statistischen Bundesamtes \(Destatis\)](#) weiter gestiegen. Im Jahr 2024 registrierte die Polizei in Deutschland 11.944 E-Scooter-Unfälle mit Personenschaden – das waren 26,7 Prozent mehr als im Jahr zuvor (9.425 Unfälle). Dabei kamen insgesamt 27 Menschen ums Leben (2023: 22). 1.513 Menschen wurden im Jahr 2024 bei solchen Unfällen schwer verletzt.

[Weitere Details zu den Unfallzahlen gibt es hier.](#)





## WIE MACHEN WIR DEN ARBEITSPLATZ STRASSE SICHERER?

Unter dem Titel „Wie machen wir den Arbeitsplatz Straße sicherer?“ hat das [DVR Forum 2025](#) in Berlin wichtige Aspekte erörtert, um die Sicherheit von Beschäftigten zu erhöhen, die tagtäglich im Straßenverkehr arbeiten. Es wurden konkrete Schritte diskutiert, wie Technik, Infrastruktur, Regeln, Prozesse und das Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden zusammenwirken müssen – denn Verkehrssicherheit ist Teamarbeit.

DVR-Präsident Manfred Wirsch eröffnete das DVR Forum im Berliner Spreespeicher.  
Fotos: Franz Josef – DVR

DVR-Präsident Manfred Wirsch eröffnete das Forum mit einer realistischen Bestandsaufnahme: Auf unseren Straßen seien verschiedene Berufsgruppen täglich mit Gefährdungen konfrontiert – von Lieferdiensten über Beschäftigte im Bau und Straßendienst bis hin zu Rettungsdiensten. Sicherheit am Arbeitsplatz Straße erfordere mehr gesellschaftliche Aufmerksamkeit, Wertschätzung und ein breit angelegtes Maßnahmenpaket.

### Wertschätzung und Verhaltensreflexion

Im Paneltalk „Wertschätzung auf der Straße – Sicherheit beginnt mit Respekt“ stand die Praxis im Mittelpunkt: Welche Gefährdungen treten auf, welche Anfeindungen sind leider Realität? Wirsch plädierte dafür, Regelbrecher stärker zu sanktionieren, um den Großteil verantwortungsvoller Verkehrsteilnehmender besser zu schützen. Gleichzeitig sei es sinnvoll, positive Kampagnen zu entwickeln, die mit einem aktivierenden Appell zu rücksichtsvollen Handlungen motivierten.

Im Anschluss wurden in drei Fachforen die inhaltlichen Schwerpunkte „technischer Fortschritt“, „Arbeiten im Verkehrsraum“ und „Investitionen in die Infrastruktur“ vertieft.



Beim Paneltalk (v.l.n.r.): Volker Wieprecht (Moderator), Daniela Rohde (Lkw-Fahrerin und „Trucker Babe“), Dr. Franca Parianen (Neurowissenschaftlerin), Manfred Wirsch (DVR-Präsident), Luis Teichmann (Rettungssanitäter und SPIEGEL-Bestsellerautor) und Stefan Pfeiffer (Polizeidirektor, Verkehrspolizeiinspektion Feucht).

### Technischer Fortschritt

Wie kann technischer Fortschritt den Arbeitsplatz Straße sicherer machen? Welche Rolle spielen Fahrassistenzsysteme, automatisierte Fahrfunktionen und Zukunftsszenarien wie autonomes Fahren in diesem Zusammenhang? Die Antworten auf diese Fragen im ersten Fachforum zeigten, dass moderne Systeme bereits heute die Verkehrssicherheit erhöhen, jedoch noch umfassender integriert und

akzeptiert werden müssten. Technik dürfe nicht isoliert betrachtet werden, sondern müsse Hand in Hand mit dem Mensch arbeiten.



Diskutierten über technische Fortschritte (v.l.n.r.): Dr. phil. Johanna Josten (Manager User Behaviour and Experience, fka GmbH), Dr. Stefan Benz (Chief Expert Political Consulting ADAS, Robert Bosch GmbH), Prof. Dr.-Ing. e.h. Jürgen Bönninger (Vorsitzender DVR-Vorstandsausschuss Fahrzeugtechnik), Leonie Wulf (Senior Manager Autonomous, MAN Truck Bus) und Susanne Schulz (Autobahn GmbH).

## Arbeiten im Verkehrsraum

Das zweite Fachforum machte die Realität am Arbeitsplatz Straße sichtbar: Unfälle, Überlastung und logistische Herausforderungen ständen häufig im Konflikt mit der Verkehrssicherheit. Die Vorschläge der Fachleute reichten von sichtbaren Unfallzahlen zur Sensibilisierung bis hin zu einer stärkeren Sanktionierung problematischer Verhaltensweisen. Ein zentrales Anliegen war die Etablierung einer Kultur der Verantwortung, mehr Ladekapazitäten in Innenstädten und klarere Regeln im urbanen Logistikverkehr.



Über die Realität am Arbeitsplatz Straße diskutierten (v.l.n.r.): Carsten Hansen (Bundesverband Paket- und Expresslogistik e.V.), Michael Höhne (Leitender Sicherheitsingenieur bei Straßen.NRW), Yannick Porepp (Polizeihauptkommissar, Polizei Autobahn- und Bezirksrevier Mitte Neumünster) und Wolfgang Rau (Fahrzeugservice-Center-Großwollersdorf).

Verkehrssicherheit und Arbeitsschutz sind zwei Seiten derselben Medaille. Wenn wir Gesundheit und Leben der Menschen schützen wollen, die im Verkehrsraum arbeiten, müssen wir beide Perspektiven einnehmen.

Manfred Wirsch,  
DVR-Präsident

## Investitionen in die Infrastruktur

Im dritten Fachforum ging es um die Finanzierung und Umsetzung einer sicheren Infrastruktur. Ein schnellerer, praktischer Umgang mit dem Sondervermögen des Bundes, strukturelle Audits und sichere Netze für Fuß- und Radverkehr wurden als notwendig erachtet. Besondere Handlungsfelder: schneller Ausbau von Lkw-Stellplätzen, sichere Radlogistik und verlässliche Planungen auch auf kommunaler Ebene.



Diskussion über eine sichere Infrastruktur (v.l.n.r.): Kristin Meyer (Moderatorin), Stefan Gerwens (Leiter Verkehr ADAC), Jan Richter (Stellv. Abteilungsleitung Verkehr ADFC), Jens Pawlowski (Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung) und Dr. Wiebke Zimmer (Stellvertretende Direktorin, Agora Verkehrswende).

## Erkenntnisse und Wegweiser

Abschließend waren sich die Expertinnen und Experten einig, Sicherheit am Arbeitsplatz Straße könne nur durch das Zusammenspiel von Mensch, Technik, Infrastruktur und Regulierung entstehen. Alle Beteiligten müssten ihren verantwortungsvollen Beitrag leisten. Zudem seien eine belastbare Datenbasis und laufende Forschung unverzichtbar, um Maßnahmen evaluieren zu können.

Dabei müsse der Mensch immer im Mittelpunkt stehen, die Technik könne aber helfen. Design, Nutzungsverhalten und Akzeptanz von Systemen müssten aufeinander abgestimmt sein. Aber auch klare und verhältnismäßige Sanktionen bei Regelverstößen, verbunden mit positiver Verstärkung für gutes Verhalten, seien notwendig.

# INNOVATIVE FORSCHUNG FÜR MEHR VERKEHRSSICHERHEIT

Im Rahmen seines Forums im Juni hat der DVR die Preisträgerinnen und Preisträger des diesjährigen **16. Förderpreises „Sicherheit im Straßenverkehr“** ausgezeichnet. Mit diesem Preis würdigt der DVR herausragende Abschlussarbeiten, die einen bedeutenden Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland leisten. Insgesamt wurden vier innovative Arbeiten prämiert, die sich mit aktuellen Herausforderungen im Straßenverkehr beschäftigen und im Sinne der Sicherheitsstrategie Vision Zero konkrete Lösungsansätze liefern.

Der erste Preis ging an Till Krebs von der **Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin (HTW)** für seine Bachelorarbeit „Aufbau und Analyse von numerischen Crashesimulationen von Elektrokraftfahrzeugen (E-Scooter)“. Seit der Zulassung von E-Scootern im Jahr 2019 steigt die Zahl der Unfälle mit Personenschäden, insbesondere in Verbindung mit Kollisionen mit Pkw, bei Alleinunfällen und Unfällen unter Alkoholeinfluss. Till Krebs hat in seiner Arbeit die Unfallmechanismen bei Kollisionen zwischen E-Scooter-fahrenden und zu Fuß Gehenden analysiert, wobei die Kopf- und Halswirbelsäule als besonders gefährdete Bereiche identifiziert wurden.

## Engstellen in Ortsdurchfahrten

Svenja Weber von der **Hochschule Darmstadt** hat den zweiten Preis für ihre Masterarbeit „Lösungsansätze für Engstellen in Ortsdurchfahrten“ gewonnen. Besonders in ländlichen und historisch gewachsenen Gemeinden stellen schmale Straßen und bauliche Engstellen eine Herausforderung für den Verkehrsfluss und die Sicherheit dar. Svenja Weber hat in ihrer Arbeit die Ursachen solcher Engstellen untersucht und anhand von Fallstudien in Hessen konkrete Lösungsvorschläge entwickelt.

## Verkehrssicherheit für Ältere erhöhen

Der dritte Preis wurde doppelt vergeben. Christin Thürigen von der **Hochschule der Sächsischen Polizei** wurde für ihre Bachelorarbeit „Senioren im Straßenverkehr – Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Deutschland nach dem Vorbild ausgewählter europäischer Länder“ geehrt. Mit dem demografischen Wandel steigt die Zahl älterer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, was besondere Herausforderungen mit sich bringt. Christin Thürigen hat in



Glückliche Preisträgerinnen und Preisträger mit den Jury-Mitgliedern und DVR-Präsident Manfred Wirsch. Foto: Franz Josef – DVR

ihrer Arbeit die Maßnahmen Spaniens untersucht, das seit Jahren eine umfassende Verkehrssicherheitsstrategie für ältere Menschen verfolgt.

## Belastungen von Einsatzkräften

Der weitere dritte Preis ging an Liane Jenke von der **Akkon Hochschule für Humanwissenschaften Berlin**. Ihre Bachelorarbeit „Belastungswahrnehmungen von Einsatzkräften der Berliner Feuerwehr während der Einsatzfahrten“ beleuchtet die psychischen und physischen Belastungen, denen Einsatzkräfte bei ihren Einsätzen ausgesetzt sind. Besonders die Fahrten mit Sonder- und Wegerechten stellen ein erhöhtes Unfallrisiko dar. Durch Interviews mit Feuerwehrleuten sowie weiteren Expertinnen und Experten hat Liane Jenke Belastungsfaktoren wie unvorhersehbare Reaktionen anderer Verkehrsteilnehmer, Müdigkeit und Navigationsprobleme identifiziert.

**Bewerbungen für den 17. Förderpreis des DVR im Jahr 2026 können bis zum 28. November 2025 eingereicht werden.**



Foto: VITRONIC GmbH

# ÜBERWACHUNG GEFÄHRLICHER VERKEHRSVERSTÖSSE

Fahren mit nicht angepasster oder überhöhter Geschwindigkeit, Abstandsverstöße, Trunkenheitsfahrten oder Ablenkung – die Liste regelwidriger Verhaltensweisen im Straßenverkehr ist lang. Mit Gesetzen und Verordnungen sollen Verkehrsunfälle, die aus solchen Regelverstößen resultieren, verhindert werden. Doch zu viele Verkehrsteilnehmende halten sich nicht an die Regeln. Sei es, weil sie die Gefahren des Straßenverkehrs unterschätzen, Fehlverhalten im Straßenverkehr bagatellisieren oder die Angst vor Sanktionen gering ist. Wird man doch einmal „erwischt“, ist häufig von „Abzocke“ und „Schikane“ die Rede.

Im Sinne der [Vision Zero](#) sind aus Sicht des DVR eine konsequente und gezielte Verkehrsüberwachung sowie spürbare Sanktionen für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit zwingend notwendig.

## Befragung von Autofahrenden

Aber wie sehen das die Autofahrerinnen und Autofahrer in Deutschland? Welche Rolle spielen Verkehrsüberwachung und Sanktionen in ihrem Mobilitätsalltag? Dazu hat das Meinungsforschungsinstitut [Forsa](#) im Auftrag des DVR im August dieses Jahres in einer repräsentativen Online-Umfrage 1.000 Autofahrende befragt.

# REPRÄSENTATIVE BEFRAGUNG

Grundgesamtheit der Untersuchung sind deutschsprachige Personen in Deutschland, die in den letzten zwölf Monaten als Fahrerin oder Fahrer eines Pkw im Straßenverkehr unterwegs waren. Im Rahmen der Untersuchung wurden insgesamt 1.010 nach einem systematischen Zufallsverfahren ausgewählte Personen der Grundgesamtheit befragt.

Die Erhebung wurde vom 14. bis 21. August 2025 als Online-Befragung durchgeführt.

## Kontrollen erhöhen

Die Befragten sollten für ausgewählte Maßnahmen angeben, ob die Häufigkeit der Kontrollen ihrer Meinung nach erhöht, reduziert oder unverändert bleiben sollte. Jeweils etwa drei Viertel der Autofahrenden sind der Ansicht, dass die Häufigkeit von Kontrollen zur Überwachung der Handynutzung während der Fahrt (76 Prozent) sowie die Häufigkeit von Kontrollen der Fahrtüchtigkeit, insbesondere mit Blick auf Alkohol- und Drogenkonsum (73 Prozent), erhöht werden sollte. Jeweils knapp die Hälfte gibt dabei an, dass die Kontrollen in diesen Bereichen „stark“ erhöht

werden sollten. Etwas weniger als ein Viertel meint, dass die Häufigkeit dieser Kontrollen unverändert bleiben sollte. Fast niemand (jeweils zwei Prozent) sagt, dass Kontrollen in diesen Bereichen reduziert werden sollten.

Jeweils etwa die Hälfte meint, dass Abstandskontrollen (53 Prozent), Geschwindigkeitskontrollen (49 Prozent) sowie Kontrollen von Rotlichtverstößen (47 Prozent) häufiger durchgeführt werden sollten als bisher. Jeweils mehr als ein Drittel wünscht sich hier keine Veränderung.

| Die Häufigkeit der derzeitigen Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit sollte ... | stark erhöht werden | etwas erhöht werden | unverändert bleiben | etwas reduziert werden | stark reduziert werden |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|------------------------|------------------------|
| Kontrollen zur Überwachung der Handynutzung während der Fahrt                                                         | 49 %                | 27 %                | 20 %                | 1 %                    | 1 %                    |
| Kontrollen der Fahrtüchtigkeit, insbesondere in Bezug auf Alkohol- und Drogenkonsum                                   | 42 %                | 31 %                | 24 %                | 1 %                    | 0 %                    |
| Kontrollen, ob Abstandsvorschriften eingehalten werden                                                                | 22 %                | 31 %                | 38 %                | 4 %                    | 2 %                    |
| Geschwindigkeitskontrollen                                                                                            | 24 %                | 25 %                | 37 %                | 9 %                    | 3 %                    |
| Kontrollen von Rotlichtverstößen (Überfahren von roten Ampeln)                                                        | 22 %                | 25 %                | 46 %                | 4 %                    | 1 %                    |

an 100 Prozent fehlende Angaben = weiß nicht / keine Angabe

Sanktionsrisiko einschätzen



Außerdem konnten die Befragten mit Blick auf verschiedene Verkehrsverstöße angeben, wie hoch ihrer Meinung nach aktuell das Risiko ist, erwischt zu werden. Etwa 50 Prozent der Autofahrenden schätzen das Risiko, beim Fahren mit überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeit sanktioniert zu werden, als sehr hoch (zehn Prozent) beziehungsweise eher hoch (38 Prozent) ein. Die andere Hälfte (51 Prozent) hält das Risiko für eher niedrig (42 Prozent) oder gar sehr niedrig (zehn Prozent).

Nur jeweils ein Viertel bewertet das Risiko als hoch, dass man beim Überfahren einer roten Ampel (26 Prozent) oder beim Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss (23 Prozent) erwischt wird. Je drei Viertel schätzen das Risiko derzeit als (eher) niedrig ein.

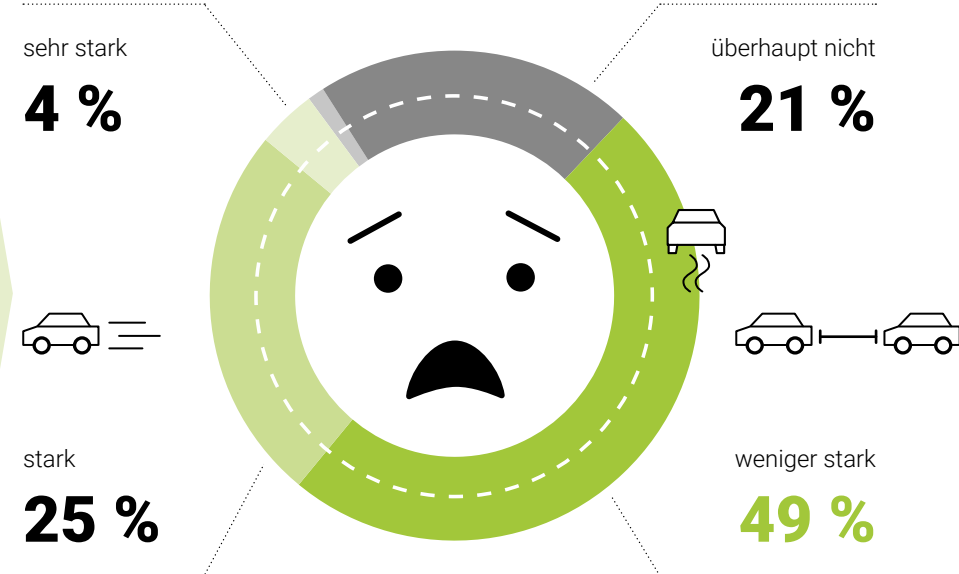
Noch seltener als (sehr) hoch eingeschätzt wird das Risiko, bei der Handynutzung während der Fahrt (15 Prozent) oder bei zu dichtem Auffahren (14 Prozent) erlappt zu werden. Mehr als acht von zehn Autofahrenden bewerten das Risiko, bei diesen Verstößen erwischt zu werden, als (eher) niedrig.

| Wie hoch schätzen Sie aktuell das Risiko ein, bei einem Verkehrsverstoß erwischt zu werden? | sehr hoch | eher hoch | eher niedrig | sehr niedrig |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|--------------|--------------|
| Handynutzung während der Fahrt                                                              | 5 %       | 10 %      | 46 %         | 37 %         |
| Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss                                                   | 5 %       | 18 %      | 53 %         | 22 %         |
| zu dichtes Auffahren                                                                        | 5 %       | 10 %      | 46 %         | 39 %         |
| Fahren mit überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeit                                | 10 %      | 38 %      | 42 %         | 10 %         |
| Überfahren einer roten Ampel                                                                | 4 %       | 22 %      | 51 %         | 21 %         |

an 100 Prozent fehlende Angaben = weiß nicht / keine Angabe

Angst vor Sanktionen

Darüber hinaus wurden die Teilnehmenden befragt, wie stark die Angst vor Sanktionen ihr Fahrverhalten beeinflusst. 29 Prozent der Befragten sagen, dass die Angst vor Sanktionen ihr Fahrverhalten sehr stark (vier Prozent) oder stark (25 Prozent) beeinflusst. Knapp die Hälfte (49 Prozent) gibt an, dass ihr Fahrverhalten weniger stark von der Angst vor Sanktionen beeinflusst wird. Dass die Angst vor Sanktionen keinen Einfluss auf ihr Fahrverhalten hat, sagen 21 Prozent.

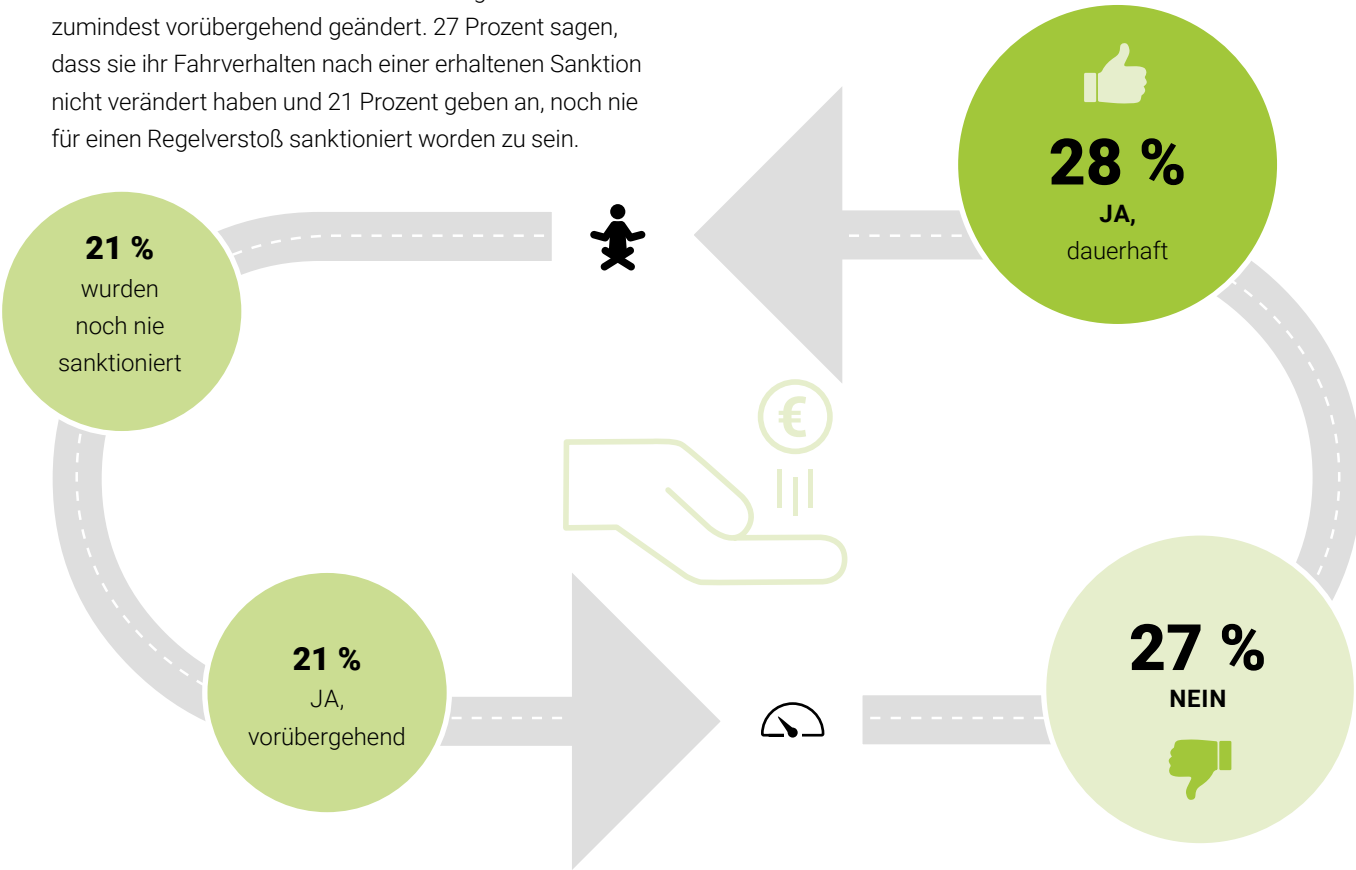


an 100 Prozent fehlende Angaben = weiß nicht / keine Angabe

Einfluss auf das Fahrverhalten

Ferner wurden die Autofahrenden befragt, ob sie nach einem Regelverstoß und einer daraus resultierenden Sanktion ihr Fahrverhalten geändert haben. 28 Prozent geben an, ihr Fahrverhalten nach einem Regelverstoß und einer daraus resultierenden Sanktion dauerhaft geändert zu haben. 21 Prozent haben ihr Fahrverhalten in Folge einer Sanktion zumindest vorübergehend geändert. 27 Prozent sagen, dass sie ihr Fahrverhalten nach einer erhaltenen Sanktion nicht verändert haben und 21 Prozent geben an, noch nie für einen Regelverstoß sanktioniert worden zu sein.

Über 30-Jährige geben etwas häufiger als jüngere Befragte an, ihr Fahrverhalten infolge einer Sanktion angepasst zu haben. Unter 30-Jährige sowie Frauen geben zudem überdurchschnittlich häufig an, noch nie für einen Regelverstoß sanktioniert worden zu sein.



| Es haben schon einmal nach einem Regelverstoß ihr Fahrverhalten geändert | JA, dauerhaft | JA, vorübergehend | NEIN | wurden noch nie sanktioniert |
|--------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------------|------|------------------------------|
| Männer                                                                   | 30 %          | 22 %              | 32 % | 15 %                         |
| Frauen                                                                   | 27 %          | 20 %              | 23 % | 28 %                         |
| 18- bis 29-Jährige                                                       | 17 %          | 21 %              | 32 % | 29 %                         |
| 30- bis 44-Jährige                                                       | 27 %          | 24 %              | 25 % | 22 %                         |
| 45- bis 59-Jährige                                                       | 33 %          | 20 %              | 28 % | 18 %                         |
| 60 Jahre und älter                                                       | 30 %          | 21 %              | 27 % | 21 %                         |

an 100 Prozent fehlende Angaben = weiß nicht / keine Angabe

Bewertung der Sanktionen

Zudem sollten die Befragten angeben, ob sie die derzeitigen Sanktionen als ausreichend betrachten. 44 Prozent der Autofahrenden sind der Meinung, dass die derzeitigen Sanktionen bei Verkehrsverstößen in Deutschland (zum Beispiel Bußgelder oder Fahrverbote) ausreichend sind, um Fehlverhalten im Straßenverkehr zu verhindern. 52 Prozent sagen, dass die Sanktionen verschärft werden sollten.

Frauen und unter 45-Jährige sprechen sich etwas öfter für eine Verschärfung aus als Männer und ältere Befragte. Befragte mit einem Haushaltsnettoeinkommen von mindestens 4.000 Euro sprechen sich etwas häufiger für eine Verschärfung der Sanktionen aus als Befragte mit niedrigerem Haushaltseinkommen.

JA,

die Sanktionen reichen aus

NEIN,

die Sanktionen sollten verschärft werden

52 %

44 %

Die derzeitigen Sanktionen bei Verkehrsverstößen in Deutschland (z.B. Bußgelder, Fahrverbote) reichen aus, um Fehlverhalten im Straßenverkehr zu verhindern. Wie bewerten Sie diese Aussage?

JA,

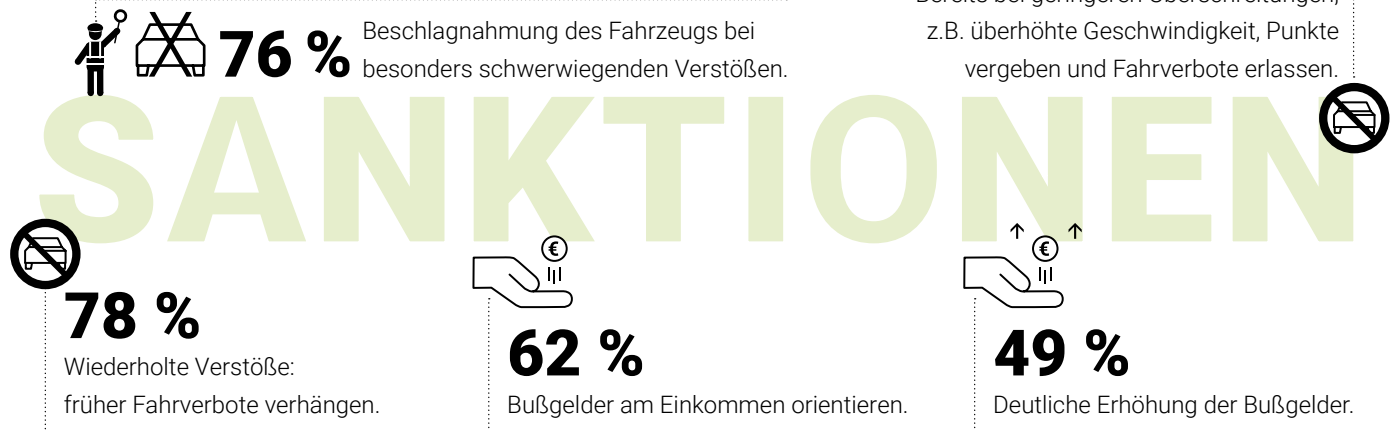
die Sanktionen reichen aus

NEIN,

die Sanktionen sollten verschärft werden

|                            |                                                                                                                                                                         | JA,<br>die Sanktionen<br>reichen aus | NEIN,<br>die Sanktionen sollten<br>verschärft werden |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------------------------|
| Männer                     |                                                                                      | 52 %                                 | 47 %                                                 |
| Frauen                     |                                                                                      | 36 %                                 | 57 %                                                 |
| 18- bis 29-Jährige         |   | 39 %                                 | 56 %                                                 |
| 30- bis 44-Jährige         |   | 38 %                                 | 57 %                                                 |
| 45- bis 59-Jährige         |   | 46 %                                 | 51 %                                                 |
| 60 Jahre und älter         |   | 48 %                                 | 48 %                                                 |
| HAUSHALTS-EINKOMMEN        |                                                                                      |                                      |                                                      |
| unter 2.500 Euro           |                                                                                                                                                                         | 44 %                                 | 49 %                                                 |
| 2.500 bis unter 4.000 Euro |                                                                                                                                                                         | 47 %                                 | 48 %                                                 |
| 4.000 Euro oder mehr       |                                                                                                                                                                         | 42 %                                 | 56 %                                                 |

an 100 Prozent fehlende Angaben = weiß nicht / keine Angabe



Verschärfung der Sanktionen

Autofahrende, die sich für eine Verschärfung der Sanktionen ausgesprochen haben, sollten angeben, wie die Sanktionen ihrer Meinung nach verschärft werden sollten. Jeweils drei Viertel der Befragten sind der Ansicht, dass bei wiederholten Verstößen früher als bisher Fahrverbote verhängt werden sollten (78 Prozent) beziehungsweise die Polizei die Möglichkeit haben sollte, bei besonders schwerwiegenden Verkehrsverstößen das Fahrzeug zu beschlagnahmen (76 Prozent).

Mehrheitlich sagen die Befragten, die sich eine Verschärfung der Sanktionen wünschen, zudem, dass sich Bußgelder am jeweiligen Einkommen orientieren sollten (62 Prozent) und dass bei bestimmten Verstößen bereits bei geringeren Überschreitungen als bisher Punkte vergeben

und Fahrverbote erlassen werden sollten (55 Prozent). Dass Bußgelder deutlich erhöht werden sollten, sagt knapp die Hälfte (49 Prozent), die sich für eine Erhöhung von Sanktionen ausspricht.

Männer, die sich eine Verschärfung wünschen, sind häufiger als Frauen mit dieser Haltung der Ansicht, dass Bußgelder deutlich erhöht werden beziehungsweise sich am jeweiligen Einkommen orientieren sollten. Befragte mit einem Haushaltsnettoeinkommen von unter 2.500 Euro sprechen sich deutlich seltener für eine Erhöhung von Bußgeldern aus als andere Befragte. Dass sich Bußgelder am jeweiligen Einkommen orientieren sollten, fordern sie hingegen nicht häufiger als die anderen Befragten.

| Es sind der Meinung, dass die Sanktionen auf die jeweilige Weise verschärft werden sollten                         | HAUSHALTSEINKOMMEN |        |                  |                      |                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------|------------------|----------------------|----------------------|
|                                                                                                                    | Männer             | Frauen | unter 2.500 Euro | bis unter 4.000 Euro | 4.000 Euro oder mehr |
| Wiederholte Verstöße: früher Fahrverbote verhängen.                                                                | 77 %               | 79 %   | 77 %             | 82 %                 | 77 %                 |
| Beschlagnahme des Fahrzeugs bei besonders schwerwiegenden Verstößen.                                               | 79 %               | 73 %   | 67 %             | 81 %                 | 74 %                 |
| Bußgelder am Einkommen orientieren.                                                                                | 72 %               | 54 %   | 62 %             | 57 %                 | 64 %                 |
| Bereits bei geringeren Überschreitungen, z.B. überhöhte Geschwindigkeit, Punkte vergeben und Fahrverbote erlassen. | 53 %               | 57 %   | 57 %             | 60 %                 | 50 %                 |
| Deutliche Erhöhung der Bußgelder.                                                                                  | 57 %               | 44 %   | 36 %             | 52 %                 | 54 %                 |

Basis: Befragte, die der Meinung sind, dass die derzeitigen Sanktionen bei Verkehrsverstößen in Deutschland verschärft werden sollten

# EMPFEHLUNGEN DES DVR

## Regelmäßige und sichtbare Überwachung

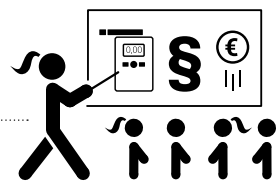


Der DVR sieht sich durch die aktuellen Umfrageergebnisse in seinen Empfehlungen bestätigt. Die Einhaltung von Verkehrsregeln sollte flächendeckend durch regelmäßige und sichtbare Überwachung verbessert und für die einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht kalkulierbar gestaltet werden. Polizei und Kommunen sollten bei der Einsatzplanung den Sicherheitsaspekt berücksichtigen, um die Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.



Gefährliche Verkehrsverstöße sollten entsprechend ihrem Risiko sanktioniert werden. Der DVR appelliert deshalb an die Bundesregierung, gemeinsam mit den Ländern eine umfassende Reform des Sanktionensystems zu entwickeln. Dabei seien auch höhere Verwarnungsgeldgrenzen anzustreben.

## Qualifiziertes Personal



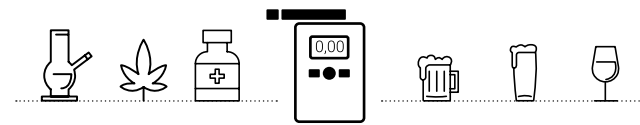
Zur besseren Entdeckung und Ahndung von Verkehrsverstößen sollten die Bundesländer mehr qualifiziertes Personal bei Polizei, Bußgeldstellen und in der Justiz bereitstellen und behördenübergreifend Fortbildungen organisieren.



Zudem sollte die Einführung einer Halterverantwortlichkeit mit der Möglichkeit der Schuldbefreiung, zum Beispiel durch die Fahrerbenennung, geprüft werden. Auch eine Pflicht zur Fahrerbenennung durch den Halter sollte in Betracht gezogen werden, um bei unklaren Fahreridentitäten, etwa bei Geschwindigkeitsüberschreitungen, auf die Halter zurückgreifen zu können.

## Einheitliche Richtlinien

Es sollte eine bundesweit einheitliche gesetzliche Grundlage für die Verkehrsüberwachung geschaffen werden, um technische Maßnahmen wie Abschnittskontrollen (Section Control) einzuführen und Richtlinien zur Verkehrsüberwachung zu vereinheitlichen. Die Infrastruktur für die Verkehrsüberwachung sollte zudem in die Straßenausstattung integriert werden.

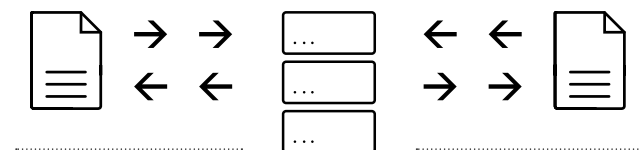


Zur Kontrolle der Fahrtüchtigkeit sollten verdachtsunabhängige Alkohol- und Drogenkontrollen eingeführt werden. Dazu sollte die bisher in § 36 Abs. 5 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) enthaltene polizeiliche Verkehrskontrollbefugnis im Straßenverkehrsgesetz (StVG) neu geregelt werden.

## Fahrradstaffeln und Fußstreifen



Für Großstädte wird die Einrichtung polizeilicher Fahrradstaffeln und Fußstreifen empfohlen, die Verkehrsverstöße von Radfahrenden und solche, die Radfahrende gefährden, überwachen und aufklären sollen.



Die Bundesländer sollten verkehrssicherheitsrelevante Daten, wie Unfallzahlen, Verkehrsstärken, Ergebnisse aus Verkehrsüberwachungen und Straßendaten, systematisch zusammenführen und für eine zielgenaue Verkehrsüberwachung sowie die Forschung nutzen.



Digitale und bildhafte Geschwindigkeitsanzeigen – sogenannte Dialogdisplays – vor Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern oder Altenheimen sollten verstärkt genutzt werden, um das Fahrverhalten präventiv zu beeinflussen.

## Wir treten seit vielen Jahren auf der Stelle

Gefährlich werden Verkehrsverstöße dadurch, dass sie Leib und Leben von Menschen gefährden. Den Staat trifft daher die in Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz (GG) verankerte Schutzpflicht, alle Maßnahmen zu treffen, um die Verkehrssicherheit der Menschen zu gewährleisten.

ART. 2  
ABS. 2  
GG

## Verfassungsrechtlicher Auftrag

Diese Verpflichtung trifft ausnahmslos alle drei Staatsgewalten, angefangen beim Gesetzgeber, über die Verwaltung bis zur Justiz und alle darin beschäftigten Personen, die Entscheidungen rund um den Straßenverkehr zu treffen haben. Es hat allerdings zunehmend den Eindruck, dass dieser verfassungsrechtliche Auftrag nicht von allen betroffenen Institutionen und Personen ernst genommen wird; denn sonst hätten wir eine deutlich bessere, weil geringere Bilanz der Verkehrsunfallopfer und Verkehrsunfälle sowie eine deutlich höhere Bilanz bei den verfolgten und geahndeten Verkehrsverstößen. Wir treten seit vielen Jahren auf der Stelle und erreichen keine messbaren Fortschritte mehr, weil wichtige Entscheidungen nicht getroffen oder nicht in konkrete schützende Maßnahmen umgesetzt werden. Einige Beispiele: Nicht einmal bei den besonders gefährlichen Verkehrsstraftaten, die zu Recht mit den Rechtsfolgen von Geld- und Freiheitsstrafe sowie einer Entziehung der Fahrerlaubnis bewehrt sind, nimmt der Staat seine Schutzaufgabe in einem vertretbaren Umfang wahr. Zahlreiche gefährliche Handlungsweisen wie das Überholen im Überholverbot können im fließenden Verkehr ausschließlich mittels Videokraftfahrzeuge der Polizei erkannt und verfolgt werden. Das ist personalintensiv, aber höchst wirksam und dennoch verzichten viele Polizeidienststellen in den 16 Bundesländern auf eine ausreichend flächendeckende Videoüberwachung. Verstöße bleiben unentdeckt und gefährliche Fahrerinnen und Fahrer bleiben ohne rechtliche Konsequenzen.

Technische Möglichkeiten wie Abstandsmessung und Videoüberwachung der Nutzung von elektronischen Geräten werden zu selten angewandt und dürfen nicht von den Ortpolizeibehörden eingesetzt werden, weil sie allein der Vollzugspolizei überantwortet werden.

Gefährlich werden  
Verkehrsverstöße dadurch,  
dass sie Leib und Leben  
von Menschen gefährden.



Prof. Dr. jur. Dieter Müller

Leiter des Studienbereichs Verkehrswissenschaften an der Hochschule der Sächsischen Polizei und Vorsitzender des Juristischen Beirats des DVR

## Weitere Informationen:

- DVR-Beschluss „Überwachung gefährlicher Verkehrsverstöße“
- Ausgabe 21 der DVR Schriftenreihe „Verkehrsüberwachung – Staatliche Bevormundung oder Fürsorge?“
- Ausgabe 25 der DVR Schriftenreihe „Achtsamkeit und Aggression“

# MEHRHEIT FORDERT MEHR VERKEHRSSICHERHEIT DURCH INFRASTRUKTURAUSBAU

Der DVR hat sich klar hinter die Referentenentwürfe eines Gesetzes zur Errichtung des [Sondervermögens „Infrastruktur und Klimaneutralität“ \(SVIKG\)](#) [↗](#) sowie eines [Gesetzes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen von Ländern und Kommunen \(LuKIFG\)](#) [↗](#) gestellt. In der Verbändeanhörung dazu hat der DVR die dringliche Notwendigkeit betont, Fördermittel künftig mit verbindlichen Qualitäts- und Sicherheitsmaßstäben zu verknüpfen.



Foto: pe-foto – stock.adobe.com

Im Jahr 2024 sind 2.770 Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen, weitere 360.000 wurden verletzt. Der volkswirtschaftliche Schaden beläuft sich nach Schätzungen auf etwa 37 Milliarden Euro. „Das Geld, das jetzt in die Erneuerung von Straßen fließt, muss zeitgemäßen Sicherheitsstandards entsprechen“, betont DVR-Hauptgeschäftsführer Stefan Grieger. Eine repräsentative Forsa-Umfrage im Auftrag des DVR bestätigt: 94 Prozent der Befragten wünschen sich, dass staatliche Mittel für Straßenbauprojekte auch einen Mehrwert für die Verkehrssicherheit liefern.

## Wirksamkeit von Sicherheitsaudits

Der DVR schlägt zum LuKIFG eine klare Ergänzung vor: Für sämtliche Maßnahmen zur Modernisierung, zum Ausbau oder Neubau von Straßen, die aus den Mitteln des Sondervermögens finanziert werden, sollte ein Sicherheitsaudit verpflichtend sein. „Ein Sicherheitsaudit kostet wenig, bringt aber viel: Es identifiziert frühzeitig Gefahren in der Planung, verhindert Planungsfehler, teure Nachbesserungen und vor allem tragische Unfälle“, erläutert Grieger.

# BETRIEB VON FERNGELENKTEN FAHRZEUGEN

Der DVR macht deutlich, dass im Bereich der Landes- und Kommunalinfrastruktur das Sicherheitsniveau oft von der Haushaltslage oder dem politischen Willen abhängt. Ein bundesweiter Standard für Qualitätssicherung im Straßenbau würde hier für mehr Verlässlichkeit sorgen. Als Vorbild verweist der DVR auf Bayern: Seit 2004 werden dort Sicherheitsaudits regelmäßig durchgeführt – zunächst auf Landesstraßen, inzwischen auch auf Kreisstraßen, die von Staatlichen Bauämtern betreut werden. Eine aktuelle bayerische Staatsbauverwaltungsumfrage zeigt, dass Auditoren und Entscheidungsträger Sicherheitsaudits als sinnvolle Maßnahme der Qualitätssicherung ansehen. Der DVR mahnt daher eine gesetzliche Vereinheitlichung an, um Transparenz, Qualität und Sicherheit bei der Verwendung öffentlicher Mittel sicherzustellen. Eine wirtschaftliche Mittelverwendung und der Schutz der Verkehrsteilnehmenden müssten Hand in Hand gehen.

## Appell an Bund und Länder

Der DVR appelliert an Bundestag und Bundesrat, die Chance auf ein wirksames Sicherheits-Update im Straßenbau zu nutzen. „Jeder Euro, der in sichere Infrastruktur investiert wird, erspart menschliches Leid und vermeidet volkswirtschaftliche Folgekosten“, fasst Grieger zusammen. Der DVR werde die Debatte weiter aufmerksam begleiten und sich für konkrete, messbare Sicherheitsstandards einsetzen.

## Weitere Informationen:

- [↗](#) [Stellungnahme zu den Entwürfen „SVIKG“ und „LuKIFG“](#) [↗](#)
- [↗](#) [DVR-Beschluss „Sichere Knotenpunkte auf Landstraßen“](#) [↗](#)
- [↗](#) [DVR-Beschluss „Sicherheit im Radverkehr verbessern“](#) [↗](#)



Teleoperiertes Fahren im Einsatz.  
Foto: Torsten Buchmann – DVR

Die [Straßenverkehr-Fernlenk-Verordnung \(StVFernLV\)](#) [↗](#) schafft erstmals einen verbindlichen Rechtsrahmen für den Betrieb von ferngelenkten Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen. Fernlenken, auch Teleoperation genannt, bedeutet, dass eine Person ein Fahrzeug steuert, während sie sich außerhalb des Fahrzeugs an einem Leitstand befindet. Die Verordnung tritt am 1. Dezember 2025 in Kraft und soll in einer fünfjährigen Erprobungsphase Raum für Praxisbelege, Anpassungen und weitere Entwicklungen in der Mobilität von morgen bieten.

Die Fernlenk-Technologie unterstützt auch den Regelbetrieb von Fahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion. So könnte künftig eine fernsteuernde Person in komplexen Verkehrssituationen die Kontrolle übernehmen.

Die Fernlenk-Verordnung soll laut [Bundesministerium für Verkehr \(BMV\)](#) [↗](#) Türen zu neuen Mobilitätsformen öffnen – von effizienteren Carsharing-Modellen bis hin zu flexiblen Transportdiensten in Städten und Regionen. Zugleich bleiben zentrale Belange wie Haftung, Datenschutz und Verkehrsmanagement zentrale Pfeiler des Vorhabens, die im Rahmen der Erprobung praxisnah geprüft werden.

Eine [rechtliche Einordnung](#) [↗](#) der neuen Verordnung nimmt unser Verkehrsrechtsexperte Prof. Dr. Dieter Müller auf Seite 38 vor.

## BMV: LEITFADEN FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT IN LÄNDLICHEN RÄUMEN

In ländlichen Regionen Deutschlands stellt nachhaltige Mobilität oft eine besondere Herausforderung dar. Wie können Menschen dort zuverlässig, umweltfreundlich und bezahlbar unterwegs sein? Das [Bundesministerium für Verkehr \(BMV\)](#) [↗](#) hat dazu in einem umfassenden Forschungsprojekt mit dem praxisbezogenen [Handlungsleitfaden „Nachhaltig mobil in ländlichen Räumen“](#) [↗](#) für Kommunen Antworten entwickelt.



Der Leitfaden bündelt erfolgreiche Praxisbeispiele aus verschiedenen Regionen und zeigt konkrete Wege auf, wie individuelle Mobilität, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und neue Mobilitätsangebote vernetzt werden können.

### Wesentliche Ergebnisse des Projekts

Der Leitfaden betont die Notwendigkeit, unterschiedliche Verkehrsträger sinnvoll zu kombinieren. Ziel ist eine breitere Verkehrsmittelwahl und eine gute Verknüpfung verschiedener Angebote. Wesentliche Bausteine sind starke Linienverkehre auf regionalen Hauptachsen (Schiene und Schnell-/Regio-Buslinien), ein verlässlicher ÖPNV ergänzt durch flexible Angebote, eine flächenweit besser erschlossene Infrastruktur (Radwege, Sharing-Angebote) sowie bürgerschaftlich organisierte Mobilität. Beispiele aus dem Bundesgebiet reichen von Plusbuslinien über Bedarfsverkehre, Shuttles, Bürgerbusse bis hin zu Car- und Fahrrad-Sharing. Diese Ansätze zeigen, wie Mobilität vor Ort konkret funktionieren kann.

### Praxisnahe Hilfestellung

Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder betont, dass die neue Bundesregierung eine realitätsnahe Verkehrspolitik verfolgt, die die Bedürfnisse von Stadt und Land in den Blick nimmt. In ländlichen Regionen bleibe das Auto ein wichtiges Fortbewegungsmittel, zugleich sollen ergänzende, vernetzte und intelligente Mobilitätsangebote entstehen. Der Leitfaden soll Kommunen genau hierfür eine praxisnahe Hilfestellung bieten. Er mache konkrete Wege sichtbar, wie ländliche Räume mobil bleiben und gleichzeitig klimafreundlicher werden können. Er soll die Rolle von Kommunen als Treiber vor Ort stärken, die individuelle Mobilität, ÖPNV und innovative Mobilitätsdienste sinnvoll verbinden.

Mit der Vorstellung im [Nationalen Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität \(NaKoMo\)](#) [↗](#) des BMV wird der Leitfaden in das Netzwerk hineingetragen und weiterverbreitet. Ziel ist es, langfristig stabile, vernetzte und nutzungsorientierte Mobilitätsangebote zu schaffen, die ländliche Räume lebenswert und erreichbar halten.

### Gute Straßen in Stadt und Dorf

Straßen, Plätze und Verkehrsanlagen prägen unseren Alltag und entscheiden maßgeblich über sichere Mobilität und Lebensqualität in Städten und Gemeinden. Doch oft bleibt wenig Raum für eine planvolle, ganzheitliche Gestaltung. Entwurfsregelwerke bieten zwar Orientierung, doch sie lassen Spielräume – und benötigen gelegentlich Aktualisierung. Ein transparenter Abwägungsprozess stößt dabei nicht selten auf konkurrierende Anforderungen wie vorhandenen Raum, Wirtschaftlichkeit und unterschiedliche Interessen. Vor diesem Hintergrund hat die [Technische Hochschule Köln](#) [↗](#) im Auftrag des DVR eine kompakte, praxisnahe [Beispielsammlung „Gute Straßen in Stadt und Dorf“](#) [↗](#) erstellt: 18 Konzepte zur gut gestalteten Straßen- und Platzgestaltung von der ersten Planungsidee bis zur Umsetzung.

Zielgruppen der Dokumentationen sind Fachleute und interessierte Laien: Stadt-, Verkehrs- und Landschaftsplanende, Straßenverkehrsbehörden, Polizei, fachlich und politisch Entscheidende, Bildungsfachleute in technischen (Hoch-)Schulen und die interessierte Öffentlichkeit.

## VCD: TEMPO 30, SCHULSTRASSEN UND SICHERE RADWEGE ZUM SCHUTZ VON KINDERN

Für den ökologischen [Verkehrsclub Deutschland \(VCD\)](#) [↗](#) sprechen die aktuellen Unfallzahlen eine deutliche Sprache: Im vergangenen Jahr wurde in Deutschland alle 19 Minuten ein Kind im Straßenverkehr verletzt oder getötet. Nach Angaben des [Statistischen Bundesamtes](#) [↗](#) sind 2024 über 27.000 Kinder unter 15 Jahren auf unseren Straßen verunglückt. Die Zahl der getöteten Kinder ist 2024 gegenüber dem Vorjahr von 44 auf 53 gestiegen. Die meisten Unfälle ereignen sich morgens zwischen sieben und acht Uhr, wenn Kinder auf dem Weg zur Schule sind. Besonders häufig verunglücken Kinder zwischen sechs und 14 Jahren auf dem Fahrrad.

Angesichts dieser Statistik fordert der VCD eine klare Politik der Prävention statt reiner Appelle. Kernforderungen des VCD sind Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit, Schulstraßen, die zeitweise für den motorisierten Verkehr gesperrt sind, damit Kinder sicher zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen sowie ein flächendeckendes, sicheres Rad- und Fußwegenetz für alle Altersgruppen.

### Aktiv mobil in Kitas und Kommunen

Zusätzlich hat der VCD das Projekt [„Aktive Mobilität in Kitas und Kommunen“](#) [↗](#) mit dem Ziel gestartet, Kindern zu Fuß, auf dem Laufrad oder mit dem Fahrrad eine sichere Mobilität zu ermöglichen. Ziel ist es, frühzeitig das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität zu stärken und das Umfeld entsprechend zu gestalten – nicht nur bei den Kindern und ihren Eltern, sondern auch bei Kitas und in Kommunalverwaltungen.

„Selbstständig unterwegs zu sein ist gesund, nachhaltig und stärkt Sicherheitskompetenz. Wir wollen Eltern, Kitas und Kommunen erreichen, um konkrete Angebote zu entwickeln,



Bei Kindern sollte frühzeitig das Bewusstsein für sichere Mobilität gestärkt werden. Foto: Martin Lukas Kim – DVR

die Kindermobilität fördern“, erläutert Projektleiterin Stephanie Päßler. Geplant sind Workshops, Aktionstage in Kitas und eine Umfrage unter Fachkräften und Eltern. Daraus entwickelte Ideen und Konzepte werden auf einem Online-Portal zum Nachschauen und Mitmachen zur Verfügung gestellt.

„Niedrige Höchstgeschwindigkeiten, dichte und sichere Fuß- und Radwegenetze, auch für Kinder gut einsehbare Straßenübergänge und ausreichend lange Ampelphasen – all das ist Voraussetzung dafür, dass Kinder aktiv mobil sein können. Diese Infrastruktur liegt in der Zuständigkeit der Kommunen. Mit dem Projekt wollen wir einen Beitrag dazu leisten, die Lage zu verbessern“, sagt Päßler.

Für Kitas, die sich am Projekt beteiligen möchten, reicht eine E-Mail an [kinder@vcd.org](mailto:kinder@vcd.org), um sich für die Projektstage „Aktive Mobilität“ zu bewerben.

[↗](#) Weitere Informationen über Schulstraßen des VCD [↗](#)

## DEUTSCHE VERKEHRSWACHT: NEUES SCHULWEGPORTAL

Um die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von jüngeren Grundschulkindern zu fördern, hat der Verlag der [Deutschen Verkehrswacht \(DVW\)](#) neue Unterrichtsmaterialien entwickelt, die mit einem [Online-Lernportal](#) ergänzt werden.



„Mein Schulweg“ ist das Arbeitsheft für die erste Klasse und vermittelt umsichtiges Verhalten in konkreten Situationen. Im zugehörigen Schulwegportal vertiefen die Kinder auf sogenannten Lernwegen die Inhalte. Dazu zählen zum Beispiel die Unterscheidung von rechts und links, eine Straße sicher zu überqueren oder das Verhalten auf dem Gehweg.

Das Heft „Gefahren meistern!“ ist für Schülerinnen und Schüler der zweiten Klasse gedacht und vertieft das Verhalten zu Fuß sowie das Fahren mit dem Bus und dem Fahrrad auf dem Gehweg im Wohn- und Schulumfeld. Auch zu diesen Themen sowie zur „Ersten Hilfe“ gibt es passende Lernwege im Schulwegportal.

„Wenn Kinder in die Schule kommen, sind sie meistens auch so weit, den Schritt in die mobile Selbstständigkeit zu gehen. Sie sammeln dann wichtige Erfahrungen und eignen sich relevante Fähigkeiten an, um sich sicher im Straßenverkehr zu

bewegen. Dafür brauchen sie aber Unterstützung. Mit dem Schulwegportal schließen wir eine Lücke in der Mobilitätsziehung von der Kita bis zur Radfahrausbildung“, sagt Daniel Schüle, Geschäftsführer des Verkehrswacht-Verlags.

### Sicher unterwegs auf Lernwegen

Die Lernwege im Schulwegportal sind methodisch abwechslungsreich und fast vollständig vertont, denn der Schulweg wird meist am Anfang behandelt, wenn viele Kinder noch nicht lesen können. Zum Abschluss beantworten die Schülerinnen und Schüler einen digitalen Testbogen, um ihr Wissen zu überprüfen. Wer acht von zehn Fragen richtig beantwortet, bekommt die Urkunde „Sicher unterwegs“ freigeschaltet.

Der digitale Testbogen verfügt über eine Vorlesefunktion und kann in über 30 Sprachen übersetzt werden. Wer die Funktion aktiviert, sieht die Fragen, Antwortmöglichkeiten und Erklärungen sowohl in deutscher als auch in einer gewählten

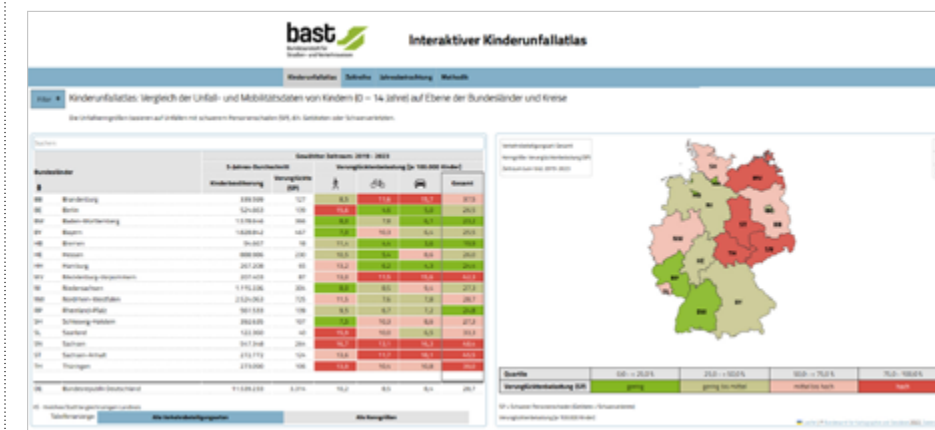
Fremdsprache. Die Übersetzung hilft auch beim Lernen zu Hause mit Eltern, die wenig Deutschkenntnisse haben.

Der Zugang zum Schulwegportal ist über einen Code im Arbeitsheft erhältlich und zwölf Monate gültig. Die Arbeitshefte können über den Online-Shop der [VMS Verkehrswacht Medien & Service](#) bestellt werden. Ein Exemplar kostet 4,20 Euro.

### DGUV: Schulwegunfälle 2024

Nach Angaben der [Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung \(DGUV\)](#) ist die Zahl der meldepflichtigen [Schulwegunfälle](#) mit 87.345 im Vergleich zum Vorjahr um 5,4 Prozent gesunken. 15 Schülerinnen und Schüler sind dabei ums Leben gekommen.

### BAST: Interaktiver Kinderunfallatlas online



Grundlegende Datenbasis für gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Kindern.  
Grafik: BAST

Mit dem [Kinderunfallatlas](#) stellt die [Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen \(BAST\)](#) wichtige Informationen zum regionalen Unfallgeschehen und dem Mobilitätsverhalten von Kindern bereit. Damit liegt eine grundlegende Datenbasis für gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Kindern vor. Ab sofort steht der Kinderunfallatlas als interaktive Webanwendung unter [www.kinderunfallatlas.de](http://www.kinderunfallatlas.de) zur Verfügung. Mit der Anwendung werden Fachleute und Entscheidungsträgerinnen sowie Entscheidungsträger dabei unterstützt, einfacher und schneller gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern zu entwickeln.

### Unfalldaten

Auf der neuen Kinderunfallatlas-Webseite werden Daten zu Straßenverkehrsunfällen des [Statistischen Bundesamtes](#) von Kindern im Alter bis 14 Jahren dargestellt. Die Daten reichen vom jeweils aktuell verfügbaren Erhebungsjahr zurück bis 2001 und können als Tabellen und Karten für Fünf-Jahres-Zeiträume ausgegeben werden. Ergänzt werden diese durch regionalisierte Mobilitätsdaten aus der [Studie Mobilität in Deutschland](#).

### Regionale Vergleiche

Der Kinderunfallatlas ermöglicht regionale Vergleiche zwischen Bundesländern und Kreisen, wobei Kreise sowohl bundesweit als auch bundesländerspezifisch miteinander verglichen werden können. Dies wird durch die Berechnung verschiedener Kenngrößen ermöglicht, wie der Verunglücktenbelastung, der Verkehrsleistung und der Verunglücktenrate. Dabei werden schwer verunglückte Kinder mit Bezug zur altersgleichen Bevölkerung oder deren Mobilität gesetzt. Zeitliche Veränderungen werden ebenfalls in Form einer Veränderungsrate analysiert.

Der Kinderunfallatlas differenziert zwischen schwer verunglückten Kindern, die zu Fuß, mit dem Rad oder im Pkw unterwegs waren.

Im bundesweiten zeitlichen Vergleich kann zusätzlich zwischen verschiedenen Verletzungsschweregraden unterschieden werden. Zudem können im Rahmen einer differenzierten Jahresbetrachtung die schwer verunglückten Kinder und deren zurückgelegte Wege nach Alter, Geschlecht und Zeitpunkt analysiert werden.

## DEKRA: MOBILITÄT IM WANDEL DER ZEIT



Der aktuelle DEKRA Verkehrssicherheitsreport dokumentiert wichtige Mobilitätsentwicklungen.  
Foto: DEKRA

Der 18. DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2025 mit dem Titel „Mobilität im Wandel der Zeit“ [☞](#) dokumentiert eindrucksvolle Entwicklungen in der Fahrzeugtechnik und im Regelwerk der letzten Jahrzehnte. Von der Einführung der Gurtpflicht über Tempolimits bis hin zu Verboten wie der Nutzung von Mobiltelefonen am Steuer: Vor allem in vielen europäischen Ländern ist die Zahl der Verkehrsunfalltoter rückläufig – mehr oder weniger stetig und mehr oder weniger deutlich. Dennoch mahnt DEKRA-Geschäftsführer Jann Fehlauer: „Die Erfolge sind unbestritten. Und doch müssen Politik, Verbände und Organisationen mehr denn je an einem Strang ziehen, um jederzeit eine sichere Mobilität für alle zu gewährleisten.“ Der Report erinnere daran, dass weltweit noch immer etwa 1,2 Millionen Menschen jährlich im Straßenverkehr ums Leben kommen, weshalb internationale Anstrengungen, wie die Vierte Globale Ministerkonferenz zur Verkehrssicherheit zu Beginn dieses Jahres, weiterhin notwendig seien.

### Regulierungen als Grundpfeiler

Der DEKRA-Report benennt zentrale Regulierungen, die maßgeblich dazu beigetragen haben, die Unfallzahlen zu reduzieren: Anschnallpflicht, Tempolimits, das Verbot des Fahrens unter Alkohol- und Drogeneinfluss, das Nutzungsverbot für mobile Endgeräte während der Fahrt, Helmpflicht für Motorradfahrerinnen und -fahrer sowie Kinderrückhaltesysteme. Gleichzeitig wird der Blick in die Zukunft gerichtet: Intelligente Vernetzung und Digitalisierung gewinnen an Bedeutung.

Kristian Schmidt, Europäischer Koordinator für Straßenverkehrssicherheit, betont die Notwendigkeit eines gleichberechtigten Zugangs zu sicheren Mobilitätslösungen für alle. Antonio Avenoso, Geschäftsführer des [Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC](#) [☞](#), hebt die Bedeutung verlässlicher Finanzmittel hervor, um sichere Verkehrssysteme zu schaffen und aufrechtzuerhalten, die Leben schützen.

### Crashtests und technischer Fortschritt

Um die Weiterentwicklung des gesamten Systems der passiven Sicherheit über die Jahrzehnte aufzuzeigen, hat DEKRA für den aktuellen Verkehrssicherheitsreport einen Crashtest mit einem VW Golf II – gebaut zwischen 1983 und 1992 – durchgeführt und die Ergebnisse mit einem [Euro-NCAP -Test](#) [☞](#) des VW Golf VIII (seit 2019) verglichen. Ergebnis: Während man eine Gegenverkehrskollision mit einer Geschwindigkeit von jeweils 50 km/h und einer Überdeckung von 40 Prozent im Golf II kaum überlebt hätte, wären die Insassen im Golf VIII tendenziell mit leichten Verletzungen davongekommen und hätten noch selbst aussteigen können.

Der DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2025 „Mobilität im Wandel der Zeit“ steht online unter [www.dekra-roadsafety.com](http://www.dekra-roadsafety.com) [☞](#) zum Download zur Verfügung. Dort finden sich auch sämtliche Vorgänger-Reports seit 2008, teilweise inklusive weitergehender Inhalte, etwa in Form von Videos oder interaktiven Grafiken.

## ADAC: JUNGE MENSCHEN HALTEN AM AUTO FEST



Ein eigener Pkw bleibt für viele junge Menschen ein großer Wunsch.  
Foto: [click\\_and\\_photo](#) – [stock.adobe.com](#)

Der Großteil junger Menschen zwischen 15 und 25 Jahren wünscht sich trotz Deutschlandticket und Carsharing einen eigenen Pkw. Das hat der [ADAC](#) [☞](#) in einer [repräsentativen Umfrage](#) [☞](#) herausgefunden. Zwei Drittel der Befragten geben an, im Alltag das Auto am häufigsten zu nutzen. Darauf folgen der öffentliche Nahverkehr und das Fahrrad.

### Führerschein und Pkw sind wichtig

Der Führerschein ist für die meisten ein Muss. Nur sechs Prozent wollen darauf verzichten, vor allem weil der Führerschein ihnen zu teuer ist. Andere finden, dass sie auch ohne Fahrerlaubnis ausreichend mobil sind. Wer einen Führerschein besitzt, hat in der Regel auch ein eigenes Auto (69 Prozent) oder möchte sich früher oder später einen Pkw zulegen (26 Prozent). Lediglich vier Prozent der Befragten mit Führerschein sprechen sich gegen ein eigenes Auto aus.

„Mit der Volljährigkeit ändern sich oft auch die Lebensumstände junger Menschen. Das bedeutet neue Wege, sowohl beruflich als auch privat. Der ÖPNV kann den individuellen Bedürfnissen nur schwer gerecht werden. Ein Auto hingegen bietet Planungsfreiheit und Unabhängigkeit. Dabei ist der Führerschein nicht nur Mittel zum Zweck, er hat auch symbolischen Wert. Wer allein am Steuer sitzt, wird eher als erwachsen wahrgenommen“, kommentiert ADAC-Verkehrspsychologe Ulrich Chiellino die Studienergebnisse. Bei einer Neuanschaffung würden 32 Prozent der jungen Menschen einen Hybrid oder einen vollelektrischen Wagen wählen. Fast die Hälfte (48 Prozent) würde sich weiterhin einen Verbrenner zulegen.

Wer allein am Steuer sitzt, wird eher als erwachsen wahrgenommen.

Ulrich Chiellino,  
ADAC-Verkehrspsychologe

### Nutzung von ÖPNV und Fahrrad

Mit Blick auf öffentliche Verkehrsmittel lässt sich festhalten, dass am häufigsten unter 18-Jährige Bus und Bahn fahren – 63 Prozent von ihnen geben an, mit dem ÖPNV an mehr als 100 Tagen im Jahr unterwegs zu sein. Je älter sie werden, desto seltener fahren junge Menschen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, sondern steigen lieber auf das Auto um. Bei der Gruppe der 18- bis 21-Jährigen geben 27 Prozent an, überwiegend einen Pkw zu nutzen, im Alter von 22 bis 25 Jahren sind es schon 37 Prozent.

Klare Unterschiede gibt es zwischen Stadt und Land: Rund 30 Prozent der Befragten, die in der Stadt leben, nutzen überwiegend öffentliche Verkehrsmittel. Grundsätzlich gilt: je ländlicher eine Region, desto wichtiger wird das Auto.

In der Umfrage wollte der ADAC auch wissen, welche Rolle das Fahrrad spielt. Unter 18-Jährige fahren damit noch am meisten, ab der Volljährigkeit sinkt die Beliebtheit wieder erheblich. 22- bis 25-Jährige nutzen das Fahrrad dann wieder häufiger.



Die Anzahl an Alkoholunfällen, auch bei jungen Autofahrenden, ist nach wie vor zu hoch.

Foto: Benjamin Nolte – stock.adobe.com

## JUNGE MENSCHEN ÜBERSCHÄTZEN DIE GEFAHR VON ALKOHOLFAHRTEN

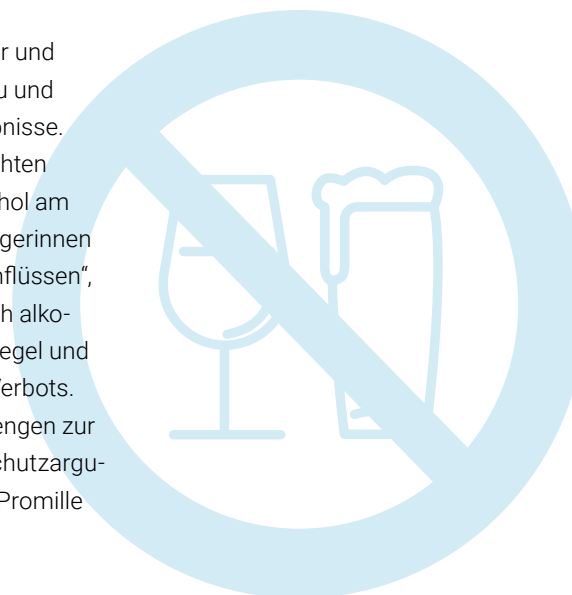
Im Jahr 2023 haben 18- bis 24-jährige Autofahrende fast 1.300 Alkoholunfälle mit Personenschaden verursacht. Dabei sind 18 Menschen ums Leben gekommen, 372 wurden schwer verletzt. Entwicklungsbedingt sind in diesem Alter viele noch nicht gefestigt genug, in sogenannten Trink-Fahr-Konflikten, in denen sie sich zwischen Alkoholkonsum und Fahren entscheiden müssen, abzulehnen. Je häufiger sie in diese Konflikte kommen, je weniger sie es als moralisch verwerflich empfinden und je weniger Freunde und Familie Vorbild sind, desto häufiger fahren sie alkoholisiert. Dies zeigt eine aktuelle wissenschaftliche [Studie](#) der [Unfallforschung der Versicherer \(UDV\)](#) im [Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft \(GDV\)](#). Dabei hat diese Altersgruppe im Vergleich zu Erwachsenen mittleren Alters ein doppeltes (21 bis 24 Jahre) bis dreieinhalbfaches (18 bis 20 Jahre) Unfallrisiko gemessen an ihren Fahrstrecken.

### Alkoholverbot als Schutzschild

„Junge Fahrende überschätzen sich häufiger selbst, sind risikogeneigter und weniger fahrerfahren. Auch bestehen Wissenslücken zum Alkoholabbau und Restalkohol“, kommentiert UDV-Leiterin Kirstin Zeidler die Studienergebnisse. Knapp zwei von drei Alkoholunfällen 2023 dieser Altersgruppe verursachten die 21- bis 24-Jährigen. Bis einschließlich des 20. Lebensjahres ist Alkohol am Steuer verboten. „Das Alkoholverbot ist für 18- bis 20-jährige Fahranfängerinnen und Fahranfänger eine Art Schutzschild vor sich selbst und äußeren Einflüssen“, sagt Zeidler. „Den Führerschein zu riskieren, hält sie meist davon ab, sich alkoholisiert ans Steuer zu setzen. Auch ihr Umfeld akzeptiert dies in aller Regel und animiert nicht, mitzutrinken.“ Untersuchungen belegen den Erfolg des Verbots. Dennoch wird für viele das Fahren unter zumindest geringen Alkoholgengen zur neuen Norm, sobald mit 21 Jahren das Alkoholverbot und damit das Schutzargument wegfällt. Dabei ist vielen unbekannt, dass auch unterhalb von 0,5 Promille rechtliche Konsequenzen drohen können.

### Kontrollen stärken

Die UDV fordert, in der Fahrausbildung verpflichtend den Umgang mit Trink-Fahr-Konflikten zu trainieren und Reaktionsstrategien zu vermitteln. Auch schärfere Alkoholkontrollen seien nötig. Für mehr Verkehrssicherheit wäre es zudem sinnvoll, die Verlängerung des Alkoholverbots bis zum Ende der Fahranfänger- und Jugendlichkeitsrisikophase einschließlich des 24. Lebensjahres zu prüfen ([Paragraf 24c Straßenverkehrsgesetz](#)). Dies könne helfen, nüchternes Fahren idealerweise zur Gewohnheit werden zu lassen, bis sich ihr Unfallrisiko „normalisiert“ habe. Entscheidend für weniger Alkoholunfälle junger Fahrender sei nicht zuletzt ein breites Angebot des öffentlichen Nahverkehrs, an Fahrgemeinschaften oder alternativer Angebote wie Taxifahrten zum halben Preis („Fifty-Fifty-Taxi“).



## NEUES KOMMUNIKATIONSSYSTEM FÜR AUTONOM FAHRENDE FAHRZEUGE



Ein interaktives Display im Fahrzeugkühler sendet Signale an Fußgängerinnen und Fußgänger.

Grafik: Heidi – EU Projekt ©

Im EU-geförderten Forschungsprojekt [HEIDI](#) haben Forschende der [Hochschule Reutlingen](#) eine interaktive Kommunikationslösung entwickelt, die es Fußgängerinnen und Fußgängern ermöglicht, direkt mit Fahrzeugen zu kommunizieren – besonders wichtig für autonom fahrende Autos. Kern der Lösung ist ein großes interaktives Display im Fahrzeugkühler, das den zu Fuß Gehenden klare Signale gibt.

„In den meisten modernen Fahrzeugen erfassen Mensch-Maschine-Schnittstellen (HMI) die Absichten von Fußgängern und Fahrzeugen in der Umgebung nur eingeschränkt“, erklärt Projektleiter Prof. Dr. Cristóbal Curio von der Hochschule Reutlingen. Problematisch werde dies, wenn Fahrzeuge autonom unterwegs sind und zu Fuß Gehende beispielsweise keinen Blickkontakt mit den Fahrenden aufnehmen können.

Im Rahmen des HEIDI-Projekts haben die europäischen Forschenden ein kooperatives HMI-System entwickelt, das adaptive Lösungen für Fahrende und andere Verkehrsteilnehmende ermöglicht. So registrieren Komponenten des Systems zum Beispiel, ob eine zu Fuß gehende Person Blickkontakt mit dem Fahrzeug aufnimmt. Auf einem großen Display im Kühlergrill signalisiert das Fahrzeug durch eindeutige Zeichen der Person anschließend, dass sie erkannt wurde, und gibt gleichzeitig optisch Rückmeldung, ob das Auto beispielsweise stoppt oder weiterfährt.

➡ Weitere Einzelheiten zum Forschungsprojekt gibt es hier.

## AUTONOME SHUTTLES ALS CHANCE FÜR DEN ÖPNV



Autonome Shuttles machen den öffentlichen Nahverkehr flexibler.  
Foto: Torsten Buchmann – DVR

Autonome Shuttles bieten großes Potenzial für den öffentlichen Nahverkehr und Möglichkeiten für ganz neue flexible Angebote – besonders im ländlichen Raum und in Randgebieten von Städten. Das haben Verkehrsexpertinnen und -experten des [Karlsruher Instituts für Technologie \(KIT\)](#) gezeigt. Im Rahmen des Forschungsprojekts [RABus \(Reallabor für den automatisierten Busbetrieb im ÖPNV in der Stadt und auf dem Land\)](#) waren selbstfahrende Kleinbusse monatelang in Mannheim und Friedrichshafen unterwegs. Getestet wurde, ob sie im Straßenverkehr funktionieren, die Menschen die Fahrzeuge akzeptieren und wie sich ein breites Shuttle-Angebot auf den Verkehr auswirken könnte.

„Die Nutzenden stehen der neuen Technik sehr positiv und aufgeschlossen gegenüber, wenn sie sicher ist und das Angebot gut kommuniziert wird“, sagt Martin Kagerbauer vom [Institut für Verkehrswesen \(IFV\)](#) des KIT. Sein Team hat mit umfangreichen Befragungen nicht nur eine hohe Akzeptanz, sondern auch ein großes Nutzungsinteresse an autonomen Shuttles über alle Bevölkerungsgruppen hinweg nachgewiesen. „Wir konnten zeigen, dass sich Vorbehalte durch Gespräche und das Erleben der Technik abbauen lassen“, erläutert Christian Klinkhardt, ebenfalls vom IFV.

In den Testregionen Mannheim und Friedrichshafen waren seit Oktober 2024 jeweils zwei autonom fahrende Shuttles im Straßenverkehr unterwegs. Insgesamt fuhren bei rund 430 Fahrten über 1.600 Probandinnen und Probanden mit. Dabei legten die Fahrzeuge über 2.100 Kilometer im automatisierten Betrieb zurück – zuverlässig und sicher, auch bei widrigen Wetterbedingungen und dichtem Verkehr. Sie fuhren mit einer Geschwindigkeit von bis zu 50 km/h, die von Bussen in vergleichbaren Projekten in Deutschland bisher noch nicht erreicht wurde.

➡ Hier gibt es weitere Informationen zum Forschungsprojekt.

# WIE EIN INTEGRALES BREMSSYSTEM (IBS) DAS FAHRRAD-FAHREN SICHERER MACHEN KANN



Das IBS verbindet beide Bremsen in einer kleinen Einheit unterhalb des Lenkers. Foto: Magura

Ingo Beutner, Geschäftsführer von [Magura](#), über den Sicherheitsnutzen des Systems für Fahrräder, dessen Anwendungsszenarien und Anpassungen der Regularien.

## Herr Beutner, was steckt hinter dem IBS-Bremssystem?

Unser IBS ist ein rein hydraulisch funktionierendes Bremssystem für Scheibenbremsen am Fahrrad, das es ermöglicht, Vorderrad- und Hinterradbremse mit nur einem Bremshebel – vorzugsweise rechts – zu bedienen. Dabei bleibt die rechtliche Anforderung nach zwei unabhängigen Bremsen am Fahrrad erhalten, da man nach wie vor mit dem anderen Bremshebel die Vorderradbremse allein bedienen kann. All das ist versteckt in einer kleinen Einheit, die ohne Strom oder zusätzliche mechanische Bauteile funktioniert, und daher an allen Fahrrädern und Lastenrädern zum Einsatz kommen kann.

## Wie unterscheidet sich dieses System von herkömmlichen Fahrradbremsen?

Der größte Unterschied liegt in der Tatsache, dass ich als Fahrer in alltäglichen Bremssituationen beide Bremsen optimal benutze und nicht darüber nachdenken muss, welche Bremskraft ich über welchen Bremshebel an welches Rad verteile. Das ermöglicht einen um 40 Prozent kürzeren Bremsweg gegenüber der üblichen Betätigung ohne unser IBS.

Ingo Beutner,  
Geschäftsführer  
von Magura

Foto: martin erd photographer

## Für welche Anwendungsszenarien und Nutzergruppen ist IBS besonders relevant?

Unser IBS richtet sich vor allem an den Alltags- und Durchschnittsfahrer. Profis oder sportliche Geländefahrer haben sich über die Jahre meist gut antrainiert, wie sie am besten bremsen. Im Alltag jedoch möchte man sich darüber keine Gedanken machen müssen und einfach nur fahren. Genau dafür ist unser IBS prädestiniert: Ich weiß, dass ich – wie beim Auto auch – ein System habe, das mir meine Bremskraft optimal auf die beiden Räder verteilt.

## Gibt es Zahlen, die den Sicherheitsnutzen durch IBS belegen?

Wir sind stolz sagen zu können, dass wir erst kürzlich bei der [DEKRA](#) eine unabhängige gutachterliche Stellungnahme zur Leistung und Praxistauglichkeit unseres IBS erhalten haben. Darin wurde dem IBS über akkreditierte Prüfstände mit Tests nach DIN EN Norm und über Praxistests mit Probanden im Freifeldtest bei Gefahrenbremsungen aus 20 km/h und Fahrgeschwindigkeiten über 40 km/h ein klarer Vorteil hinsichtlich Bedienkomfort und Fahrsicherheit bescheinigt. Wir werden diesen Prüfbericht in Kürze veröffentlichen.

## Bleibt IBS dem Premiumsegment vorbehalten oder ist es zukünftig auch breiter, zum Beispiel für klassische Fahrräder, verfügbar?

Magura ist seit jeher viel an der Sicherheit des Fahrrades gelegen, sei es die erste vollhydraulische Scheibenbremse 1996 oder das erste integrierte ABS-System 2017. Mit unserem IBS wollen wir den nächsten logischen Schritt gehen und hilfreiche Sicherheitssysteme in die breite Masse bringen. Daher ist das IBS bewusst einfach und günstig gehalten, um eine weite Verbreitung auf Fahrräder aller Art zu ermöglichen. Es funktioniert ohne Stromquelle, wodurch der Einsatz an klassischen Fahrrädern problemlos möglich ist.

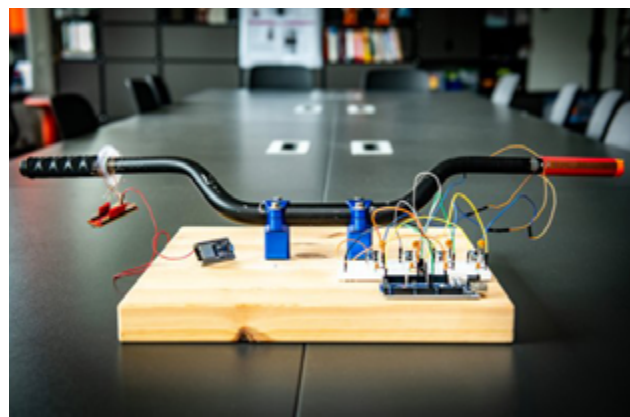
## Ist Deutschland aus Ihrer Sicht regulatorisch bei der Fahrradsicherheit gut aufgestellt oder sehen Sie bezüglich Bremsen Verbesserungspotenzial in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)?

Regulatorisch sollte die Fahrradsicherheit in Deutschland meiner Meinung nach vor allem in der Infrastruktur verbessert werden, sprich sichere Radwege und eine optimierte Fahrrad-Verkehrsleitplanung in urbanen Bereichen. Hier machen uns Länder wie Dänemark oder Holland vor, wie man es richtig macht. Bezüglich der Bremsen wäre es wünschenswert, in der StVZO in Zukunft auf den Passus „zwei unabhängig voneinander funktionierende Bremssysteme am Fahrrad haben zu müssen“ zu verzichten. Dann stünde dem Komfort und der Sicherheit eines echten kombinierten Bremssystems mit nur einem Bremshebel nichts mehr im Weg.

Interview: Barend Hauwetter,  
DVR-Referatsleiter Fahrzeugtechnik

## NAVI, TELEFON UND CO. BEIM MOTORRADFAHREN SICHER BEDIENEN

Für ein komfortables Fahrerlebnis werden Motorräder zunehmend mit fortschrittlichen Technologien ausgestattet – vom Infotainment-system, das Funktionen wie Navigation oder Radio vereint, bis hin zu Helmen mit integriertem Kommunikationssystem. Da deren Bedienung während der Fahrt jedoch Risiken birgt, arbeiten die [TH Köln](#) und die [brehmergroup](#) an einer alternativen Steuerung über die Motorradgriffe.



Prototyp einer KI-basierten Gestensteuerung mit haptischem Feedback für Motorradgriffe. Foto: Olaf-Wull Nickel – TH Köln

„Klassische Infotainmentsysteme in Motorrädern werden über Tasten am Lenker und am Helm sowie bei moderneren Fahrzeugen über Bildschirme mit Touchfunktion bedient. In Fahrzeugen kann die Verwendung von Touch-Bildschirmen stark ablenken, da der Blick immer wieder von der Fahrbahn abgewendet werden muss“, erklärt Prof. Matthias Böhmer vom [Cologne Institute for Digital Ecosystems \(CIDE\)](#) der TH Köln. Ein weiteres Beispiel sei die Helmkommunikation. Zur Steuerung der Lautstärke müsse eine Hand vom Lenker zum Helm bewegt werden. „Greift während der Fahrt etwa der Notbremsassistent, haben Fahrende im entscheidenden Moment möglicherweise nicht beide Hände am Lenker, wodurch die Unfallgefahr steigt“, ergänzt Böhmer.

### Risiken minimieren

In einem Forschungs- und Entwicklungsprojekt zur Mensch-Technik-Interaktion arbeitet ein Team des CIDE gemeinsam mit der [brehmergroup](#) daher an einer Lösung, um diese Sicherheitsrisiken zu minimieren. Ausgangspunkt ist ein Patent für Heizgriffe, das Thomas Brehmer, Gründer der [brehmergroup](#), bereits 2006 erhalten hat. Die Heizgriffe sind bei BMW-Motorrädern bereits serienmäßig verbaut. 2025 erweiterten Brehmer und der technische Leiter Moritz Schmidt diese Entwicklung und patentierten den ersten intelligenten Heizgriff mit Grifferkennung. Im neuen Vorha-

ben wollen die Forschenden diese Technologie zusätzlich mit einer auf Künstlicher Intelligenz basierenden Griff- und Gestenerkennung sowie haptischem Feedback ausstatten.

### Sensoren in Griffen

„Die Sensoren sollen feststellen, wie viele Finger sich am Griff befinden, und Gesten wie Wischen oder Tippen erkennen. Dadurch könnte beispielsweise ein Anruf durch Quetschen des Griffs angenommen werden. Der Blinker ließe sich durch ein Wischen mit dem Daumen von innen nach außen über den Griff aktivieren“, erläutert Böhmer. Das haptische Feedback könnte unter anderem die Navigationsfunktion unterstützen, indem zum Beispiel der linke Griff schnell vibriert, wenn links abgebogen werden soll.

Das System soll die Bedienung verschiedenster Funktionen intuitiver gestalten und die Fahrsicherheit dabei gleichzeitig deutlich steigern. Der Projektpartner habe bereits nachweisen können, dass die bei den meisten Motorrädern schon in den Griffen verbaute Heizfolie grundsätzlich für die Erweiterung um ein Eingabefeld genutzt werden könne. Das vereinfache die technische Umsetzung und gestalte sie verhältnismäßig kostengünstig. Perspektivisch soll die neue Technologie auch auf andere Zweiräder wie E-Bikes oder Scooter übertragbar sein.

## C-ITS STÄRKT DIE VERKEHRSSICHERHEIT

### Kooperative intelligente Verkehrssysteme

(C-ITS) ermöglichen die standardisierte, digitale Kommunikation zwischen Fahrzeugen, anderen Verkehrsteilnehmenden und der Infrastruktur. Dabei werden Informationen über Gefahrenstellen, wie Staus, Glätte, Baustellen, Unfälle oder Einsatz- und Pannenzeuge untereinander ausgetauscht. Das kann dazu beitragen, Unfälle zu vermeiden oder in ihrer Wirkung abzumildern. C-ITS ist längst keine Zukunftsvision mehr und findet zunehmend den Weg in die praktische Anwendung.



Mithilfe von C-ITS können Fahrzeuge, Infrastruktur und andere Verkehrsteilnehmende miteinander kommunizieren. Foto: Dietmar Schäfer – stock.adobe.com

So verkündete die [Autobahn GmbH](#) im Frühjahr 2025 inzwischen 1.000 fahrbare Absperrtafeln mit C-ITS ausgestattet zu haben. Im Laufe des Jahres 2025 sollen auch die restlichen Absperrtafeln ausgerüstet werden. Fahrzeugführende können dadurch zukünftig frühzeitig vor Baustellen gewarnt und schwere Auffahrunfälle vermieden werden – vorausgesetzt, Fahrzeuge verfügen selbst über eine C-ITS-Kommunikationseinheit oder der Fahrende nutzt eine Navigationsapp, welche die Baustellenwarnungen der Autobahn GmbH verwendet.

### Warnmeldungen an den nachfolgenden Verkehr

Auch Pannenhilfefahrzeuge werden mittlerweile mit C-ITS-Technik ausgestattet. Diese senden Warnmeldungen an den nachfolgenden Verkehr. Des Weiteren konnte gezeigt werden, dass die Technologie zur Priorisierung von und der Warnung vor Einsatzfahrzeugen, zum Beispiel Rettungswagen, genutzt werden kann. Dies ermöglicht eine frühzeitige Bildung der Rettungsgasse und optimiert die Einsatzreaktion.

Die Kommunikationstechnologie wird inzwischen auch von den ersten deutschen Fahrzeugherstellern serienmäßig in einem Teil ihrer Modelle eingesetzt. Je nach Hersteller kommt dabei cloudbasierte oder direkte Kommunikation zum Einsatz, um beispielsweise Gefahrenmeldungen mit

anderen entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen oder der Infrastruktur austauschen zu können.

Anfang 2025 führte dann auch der erste europäische Lkw-Hersteller eine marktreife C-ITS-Funktion ein. Das System arbeitet cloudbasiert und verbindet den Lkw mit der Infrastruktur und anderen Fahrzeugen. So kann vor Unfällen, Pannen, Baustellen, Nebel, Glätte, Falschfahren und weiteren Gefahren gewarnt werden. Und das oft schon deutlich vor Eintritt in die Gefahrenzone, etwa hinter Kuppen oder Kurven. Fahrende erhalten die Warnung frühzeitig auf dem Navigationsbildschirm, visuell und kurz vor Erreichen der Gefahrenstellen auch akustisch.

### Unfallrisiko reduzieren

Studien zeigen: Durch die Ergänzung moderner Fahrerassistenzsysteme, zum Beispiel Notbremsassistenten, mit C-ITS kann das Unfallrisiko in bestimmten Szenarien zusätzlich deutlich reduziert werden. C-ITS kann beispielsweise in Situationen, in denen die Systeme aufgrund einer Sichtverdeckung erst spät reagieren würden, einen Mehrwert bieten. C-ITS bringt die Verkehrssicherheit voran. Ein echter Mehrwert entsteht aber erst, wenn die Technologie flächendeckend verfügbar ist. Mit dem Rollout der Technologie leisten immer mehr Akteure ihren Beitrag dazu.

Barend Hauwetter, DVR-Referatsleiter Fahrzeugtechnik



Männer verunglücken  
überproportional häufig  
mit einem E-Scooter.  
Fotos: Andrey Popov –  
stock.adobe.com

## KLARE MUSTER BEI E-SCOOTER-UNFÄLLEN

E-Scooter sind immer wieder in Unfälle mit schweren Verletzungen verwickelt. Eine Studie der [Technischen Universität München \(TUM\)](#) zeigt, dass diese Unfälle deutschlandweit klare Muster aufweisen: Sie finden oft nachts und am Wochenende statt, die Verletzten sind häufig männlich und alkoholisiert.

Seit 2020 werden E-Scooter-Unfälle mit Schwerverletzungen im [TraumaRegister](#) der [Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie \(DGU\)](#) erfasst. Diese Daten wurden von der Forschungsgruppe für Verkehrssicherheit am TUM Klinikum analysiert. In den ersten drei Jahren nach Beginn der Erfassung wurden demnach 538 Menschen bei E-Scooter-Unfällen schwer verletzt. Die weitaus häufigsten Verletzungen betrafen den Kopf und das Gesicht. Mehr als 80 Prozent der Schwerverletzten wurden auf der Intensivstation behandelt. 26 Personen starben an ihren Verletzungen.

### Hoher Männeranteil, häufig alkoholisiert

Das Durchschnittsalter der Betroffenen betrug 44 Jahre, gut 78 Prozent waren männlich. „Jüngere Männer sind deutlich häufiger betroffen, wenn man die Daten mit Informationen zu Unfällen mit Fahrrädern, Autos oder zu Fuß vergleicht“, sagt Privatdozent Dr. Dr. Michael Zyskowski, Mitautor, Leiter der Forschungsgruppe und Oberarzt in der Klinik und Poliklinik für Unfallchirurgie der TUM. Bei vergleichbar schweren Unfällen mit Fahrrädern lag der Altersdurchschnitt beispielsweise bei 55 Jahren, der Männeranteil bei 72 Prozent.

62 Prozent der schwer verletzten E-Scooter-Fahrenden, die getestet wurden, hatten Alkohol im Blut. Bei einem Drittel lag der Alkoholpegel über dem gesetzlichen Grenzwert von 0,5 Promille. 54 Prozent der Unfälle ereigneten sich nachts, die Hälfte am Wochenende.

### Mehr Schutz durch bessere Regeln

„Die Zahl der schweren Verletzungen nach E-Scooter-Unfällen müsste nicht so hoch sein“, sagt Dr. Frederik Hartz, Mitautor der Studie. Die verfügbaren Daten lieferten zwar keine Informationen dazu, ob die Verletzten einen Helm trugen oder ob sie mit einem privaten E-Scooter oder mit einem Leihgerät unterwegs waren. Zumindest ein Beispiel aus Australien zeige jedoch positive Auswirkungen von

gesetzlichen Regelungen: In einigen Regionen wurde eine Helmpflicht für E-Roller eingeführt, wodurch die Zahl der Verletzungen reduziert werden konnte.

Für das Tragen eines Helms spricht sich auch die [Deutsche Gesellschaft für Orthopädie und Unfallchirurgie \(DGOU\)](#) aus. „Ein Helm bleibt der wichtigste Schutz für den Kopf – aber auch andere einfache Maßnahmen erhöhen die Sicherheit: langsam fahren statt die 20 km/h auszureizen, nüchtern unterwegs sein wie beim Auto- oder Radfahren, und vor allem nachts gut sichtbar bleiben“, sagt Privatdozent Dr. Christopher Spering, DGOU-Sektionsleiter Prävention und Vorsitzender des DVR-Vorstandsausschusses Verkehrsmedizin. „Die niedrige Zugangshürde bei E-Scootern steht derzeit noch im Widerspruch zu den nötigen Schutzmaßnahmen. Mit der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h ist man sehr schnell unterwegs. Deswegen kommt es bei einem Sturz bei diesem Tempo zu schwerwiegenden Unfällen“, erläutert Dr. Spering. Daher trete die DGOU weiterhin für Aufklärung und Schutzmaßnahmen ein.

Studien zu den Auswirkungen anderer Maßnahmen, etwa von Nachtfahrverboten oder Geschwindigkeitsbegrenzungen am Wochenende, stehen allerdings noch aus. Michael Zyskowski ist überzeugt, dass durch Prävention viel erreicht werden könne. Gerade Leih-E-Scooter sind aus Sicht der Forschenden auch für ganz konkrete Schutzmaßnahmen geeignet. Da die Geräte digital verwaltet und freigegeben werden, könnten Anbieter ohne größere technische Hürden für mehr Verkehrssicherheit sorgen. „Für mehr Verkehrssicherheit wäre es sinnvoll, die Verfügbarkeit der Scooter nachts und an Unfallhotspots zu reduzieren und die Höchstgeschwindigkeit ab einer bestimmten Uhrzeit zu drosseln“, meint Dr. Zyskowski. Außerdem könnten Reaktionstests zu einem festen Teil des Ausleihprozesses gemacht werden, um Alkoholfahrten zu minimieren.

## NOTRUF AUS DEM AUTO

Wenn bei einem Verkehrsunfall Menschen verletzt werden, entscheidet oft jede Sekunde. Ein Forschungsteam der [Klinik für Unfall-, Hand- und Wiederherstellungschirurgie](#) der [Universitätsmedizin Essen](#) und der [Medizinischen Fakultät](#) der [Universität Duisburg-Essen](#) arbeitet daran, den Informationsfluss in Richtung der Rettungskräfte zu verändern und Unfalldaten aus [eCall-Systemen](#) verfügbar zu machen. Um eine Bewertung der Daten aus medizinischer Sicht zu ermöglichen, werden diese mit Behandlungsdaten verknüpft. Zukünftig sollen Notfalleinsätze dadurch gezielter vorbereitet werden.



Prof. Dr. Marcel Dudda (links) und Dr. Bastian Brune möchten Notfalleinsätze gezielter vorbereiten. Foto: UDE/UK Essen

Die Essener Forschenden bewerten seit 2022 sämtliche Verkehrsunfälle in Essen, bei denen der Rettungsdienst alarmiert wurde. Weltweit erstmalig gelang nun die Verknüpfung der automatisch erfassten Unfalldaten aus dem Auto mit den Behandlungsdaten aus dem Krankenhaus und dem [TraumaRegister](#) der [Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie \(DGU\)](#), einer zentralen Datenbank, in der Behandlungen von Schwerverletzten dokumentiert und analysiert werden.

### Digitale Rettungskette

Am Beispiel eines schweren Unfalls mit drei Fahrzeugen konnten sie zeigen, wie hilfreich eine digitale Rettungskette sein kann. „In diesem Fall hat ein automatischer eCall aus einem der beteiligten Autos die frühzeitige Alarmierung des Rettungsdienstes ausgelöst – obwohl die schwer verletzte Patientin in einem anderen Wagen saß“, erklärt Prof. Dr. Marcel Dudda, Direktor der Klinik für Unfall-, Hand- und Wiederherstellungschirurgie. „Dank der neuen Technologie und der fortschreitenden Digitalisierung kann frühzeitig Hilfe geleistet und somit eine beschleunigte Behandlung akut lebensbedrohlicher Verletzungen eingeleitet werden.“

### Steigende eCall-Daten

Die Autoren betonen, dass sich aus dem vorliegenden Fall noch keine allgemeingültigen Aussagen treffen lassen. Sie sind aber zuversichtlich, dass es in naher Zukunft mehr eCall-Daten geben wird, die sinnvoll für eine digitale Rettungskette genutzt werden können. „Aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung, eCall-Systeme in allen Pkw zu verbauen, gehen wir davon aus, dass die Anzahl der eCall-Datensätze steigt. Seit Beginn unserer Beobachtungen konnten wir bereits Daten zu mehr als 200 Alarmierungen bewerten“, erklärt Dr. Bastian Brune. Die Tendenz sei eindeutig steigend. Nach der Erstverknüpfung mit einer schwer verletzten Person im Jahr 2024 konnten in diesem Jahr bereits vier weitere Verknüpfungen zum TraumaRegister der DGU hergestellt werden. „Perspektivisch werden Informationen aus den am Unfall beteiligten Autos helfen können, Verletzungen objektiv besser einzuschätzen und schneller die passende medizinische Hilfe einzuleiten“, erläutert Dr. Brune. Im nächsten Schritt soll das Projekt regional ausgeweitet und versucht werden, die Datenanbindung zu automatisieren, um mehr Unfalldaten zu betrachten. Um das Einsatzpersonal vorzubereiten, das in der Regel vor Eintreffen am Unfallort keine objektiven Angaben zum Einsatzszenario habe, beabsichtigen die Forschenden weitere Unfalldaten, zum Beispiel die Änderungen der Fahrtgeschwindigkeit im Rahmen des Unfallereignisses oder auch die Anzahl und Sitzpositionen der Insassen zu bewerten.



Die englischsprachige Originalversion des Forschungsberichts ist [hier zu finden](#).

## GESUNDHEITSCHECK IM AUTO

Prävention neu denken, Gesundheitstechnologien alltagstauglich machen und Fahrzeuge zu aktiven Gesundheitsbegleitern weiterentwickeln: Mit diesem Anspruch arbeiten die [Charité](#) – Universitätsmedizin Berlin und die [BMW Group](#) in einem Forschungsprojekt im Bereich Automotive Health zusammen.

Im Rahmen einer Studie wird untersucht, wie moderne, KI-basierte Fahrzeugsensorik den Gesundheitszustand der Fahrenden erkennen kann. Langfristiges Ziel ist es, Technologien zu entwickeln, die Vitalparameter während der Fahrt beiläufig erfassen und dadurch gesundheitliche Risiken wie Schlaganfälle oder Herzinfarkte frühzeitig vorhersagen.

### Fahrzeug als Forschungsplattform

Im Rahmen der Studie wurde ein Fahrzeug mit einer Vielzahl hochentwickelter Sensoren ausgestattet, die unter anderem Vitalparameter wie Hautleitfähigkeit, Herz- oder Atemfrequenz erfassen – teilweise sogar ohne Körperkontakt. Diese ermöglichen eine standardisierte, fortlaufende und wiederholbare Erhebung medizinisch relevanter Daten unter Alltagsbedingungen.

Die Messungen finden unter realitätsnahen Bedingungen statt: im Straßenverkehr, im Stand sowie auf einem Testgelände. Die Fahrenden müssen dazu keine Geräte aktivieren, gemessen wird automatisch. Zudem werden auch Faktoren wie Wetter, Fahrverhalten oder Stresslevel berücksichtigt. An der Studie nehmen sowohl gesunde Personen als auch Probandinnen und Probanden mit erhöhtem kardiovaskulären Risiko oder Vorerkrankungen teil. Eine ausführliche klinische Untersuchung zu Studienbeginn ermöglicht eine valide Zuordnung der Ergebnisse.

„Wir wollen herausfinden, mit welchen Technologien gesundheitliche Auffälligkeiten im Fahrzeug am zuverlässigsten erkannt werden können“, fasst Dr. Alexander Meyer, Professor für Künstliche Intelligenz in der Medizin und Chief Medical Information Officer am Deutschen Herzzentrum der Charité, das Ziel der Studie zusammen. „Dazu prüfen wir die Validität und Qualität der erfassten Vitalparameter in unterschiedlichen Fahrzuständen“, erläutert Dr. Matthias Franz, BMW Forschung, Neue Technologien, Projektleiter Automotive Health. „Das machen wir zum Beispiel, indem wir die Daten der Fahrzeugsensoren



Arbeiten gemeinsam daran, gesundheitliche Risiken während der Fahrt frühzeitig vorherzusagen (v.l.n.r.): Prof. Dr. Alexander Meyer, Dr. Matthias Franz, Prof. Dr. Heyo K. Kroemer und Dr. Rudolf Bencker.

Foto: © Charité | Maria Streltsova

mit denen, die uns hochwertige Standardgeräte der Herzmedizin liefern, vergleichen.“

### Intelligente Frühwarnsysteme

Die Vision hinter dem Projekt reicht weit über die reine Datenerhebung und -validierung hinaus: Langfristig sollen auf Basis der Studie Systeme entwickelt werden, die auf gesundheitliche Veränderungen schon früh reagieren und rechtzeitig warnen können, beispielsweise bei Anzeichen von Erschöpfung oder sich anbahnenden kardiovaskulären Problemen. Auch neue Anwendungen wie telemedizinische Konsultationen oder ein kontinuierliches Monitoring von chronisch Kranken seien perspektivisch denkbar. „Durch die kontinuierliche und multimodale Erfassung von Gesundheitsdaten erhalten wir eine völlig neue Grundlage für die Entwicklung individueller Präventionsprogramme“, sagt Prof. Meyer, der auch Projektleiter Automotive Health an der Charité ist. „Wir könnten Risikoprofile deutlich präziser erfassen und daraus individualisierte Maßnahmen ableiten.“

Die ersten Ergebnisse der Studie werden für Ende des Jahres erwartet. Langfristig sei geplant, die gewonnenen Erkenntnisse in serienmäßige Fahrzeugfunktionen und gesundheitsfördernde Programme zu überführen.



## DIE STRASSENVERKEHR- FERNLENK-VERORDNUNG – EINE BÜCHSE DER PANDORA?



**Unser Experte:**  
**Prof. Dr. Dieter Müller**

Er lehrt und forscht seit 2000 in den Fachgebieten Straßenverkehrsrecht und Verkehrsstrafrecht an der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) in Rothenburg/Oberlausitz. Seit 2015 ist er Vorsitzender des Juristischen Beirates im DVR.

Im Frühjahr 2024 startete der verkehrspolitische Prozess für eine Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zur Erprobung von Kraftfahrzeugen mit ferngelenkter Fahrfunktion ([StVFernLV](#)) mit einem Referentenentwurf des damaligen Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und wurde den anerkannten Verbänden zur üblichen fachlichen Stellungnahme zugeleitet. Danach entspann sich ein streitiger Diskussionsprozess mit den obersten Straßenverkehrsbehörden der Länder. Am 1. Dezember 2025 wird nun die Verordnung ohne vorherige Zustimmung des Bundesrates in Kraft treten, weil das [Bundesministerium für Verkehr \(BMV\)](#) von einer [Experimentierklausel](#) Gebrauch macht.

Carsharing-Firmen möchten ihren Kunden die Autos mittels vor einem Bildschirm sitzenden sogenannten „Telefahrern“ an den jeweiligen Ort bringen, wo die Fahrt beginnen soll und die Fahrzeuge gegebenenfalls an die zentralen Parkstände zurückbringen, wenn die Fahrt beendet wurde. Diese Fahrzeuge sind mit Fahrassistenzsystemen sowie einer 360-Grad-Kamera ausgestattet, die den Telefahrern, ähnlich analog im Auto sitzenden Fahrenden, einen Rundumblick ohne toten Winkel gewährleisten sollen. Die Telefahrer sitzen an einem Online-Arbeitsplatz, der mit Lenkrad oder Joystick, Gaspedal, Bremse und großen Bildschirmen ausgestattet ist, die die Kamerabilder live übertragen. Zusätzlich sollen Mikrofone, die im und am Auto verbaut sind, die Geräusche aus dem Straßenverkehr eins zu eins auf die Kopfhörer der Telefahrer übermitteln.

### Wesentliche Inhalte der StVFernLV

Der Betrieb eines ferngelenkten Kraftfahrzeugs ist von dem Fahrzeughalter zu beantragen und soll nur dann zulässig sein, wenn für das Kraftfahrzeug eine Betriebserlaubnis durch das [Kraftfahrt-Bundesamt \(KBA\)](#) erteilt worden ist.

Die Betriebserlaubnis soll nur für ein einzelnes ferngelenktes Kraftfahrzeug beantragt werden können, das lediglich in einem von den Ländern genehmigten Betriebsbereich ferngelenkt werden darf. Das zentrale Element ist der Telefahrer.

Diese Person muss das 21. Lebensjahr vollendet haben, seit mindestens drei Jahren ununterbrochen eine EU-, EWR- oder schweizerische Fahrerlaubnis für die dem ferngelenkten Kraftfahrzeug entsprechende Fahrzeugklasse besitzen und zu dieser speziellen Tätigkeit befähigt sowie körperlich, geistig und charakterlich geeignet sein.

Die Person eines Telefahrers ist rechtlich gesehen der Fahrzeugführer, das heißt, sämtliche Pflichten eines analogen Fahrzeugführers müssen von einem solchen Telefahrer erfüllt werden.

Der Halter des Fahrzeugs hat den Telefahrer hinsichtlich der Befähigung zu schulen und seine Tätigkeit zu überwachen.

### Was will der Bund?

Das Fernziel des BMV ist es, den Weg zu einem Regelbetrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion durch alternative Technologien wie das Fernlenken von Kraftfahrzeugen für die Zukunft zu ebnen. Die StVFernLV schafft einen Rechtsrahmen zum befristeten Regelbetrieb von ferngelenkten Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen. Es sollen auf deutschen Straßen nach Auffassung des BMV zukünftig Autos ohne Fahrer am Lenkrad unterwegs sein. In der Verordnung ist zu diesem Zweck unter anderem vorgesehen, den Einbau geeigneter technischer Ausrüstung zum Fernlenken in bereits genehmigte Kraftfahrzeuge mit assistierten Fahrfunktionen der Stufe 2 (der [Kategorisierung nach SAE J3016](#)) zu erlauben.

Die strikte Auffassung des BMV stieß auf den verkehrspolitischen Widerstand der Bundesländer, geäußert durch die Länderverkehrsminister in deren [Verkehrsministerkonferenz \(VMK\)](#). Trotz des Widerspruchs reichte das BMV seinen Entwurf erfolgreich bei der [EU-Kommission](#) zur Notifikation ein.

Ungeklärt bleibt bis heute, ob die Inhalte der StVFernLV überhaupt mit den geltenden Regeln des Straßenverkehrsrechts im Einklang stehen.

### Passt die neue Verordnung zur StVO?

Fraglich ist schon, ob die Fahrzeugsensoren die Beschaffenheit einer Fahrbahn, insbesondere bei wechselnden Witterungsverhältnissen, einwandfrei erfassen können, sodass die Pflicht aus § 3 Abs. 1 Satz 1, 2 [Straßenverkehrs-Ordnung \(StVO\)](#), stets nur mit einer angepassten Geschwindigkeit zu fahren, auch durch einen Telefahrer erfüllt werden kann.

Ungeklärt bleibt bis heute, ob die Inhalte der StVFernLV überhaupt mit den geltenden Regeln des Straßenverkehrsrechts im Einklang stehen.

Prof. Dr. Dieter Müller

Ob ein Telefahrer sich in einem fahrtüchtigen Zustand befindet, kann ein Polizeibeamter, auf dessen Haltzeichen gemäß § 36 Abs. 1, 5 StVO auch ein teleoperiertes Fahrzeug unverzüglich anhalten müsste, nicht überprüfen, weil er den betreffenden Fahrzeugführer nicht vor sich sieht. Von dieser Pflicht, anzuhalten und die Fahrer- und Fahrzeugpapiere nach den Regeln der [Fahrerlaubnis-Verordnung \(FeV\)](#) und [Fahrzeugzulassungs-Verordnung \(FZV\)](#) einem Polizeibeamten zur Prüfung auszuhändigen, kann keine Ausnahmegenehmigung befreien.

Die aus § 15 Satz 2 StVO folgende Pflicht, bei einem liegengebliebenen Fahrzeug ein Warndreieck in ausreichender Entfernung aufzustellen, kann kein Telefahrer erfüllen, weil er zwar ferngesteuert den Kofferraum öffnen, aber das Warndreieck nicht an einem passenden Ort vor der entstandenen Gefahrenstelle platzieren kann. Der Telefahrer kann lediglich das Warnblinklicht einschalten.

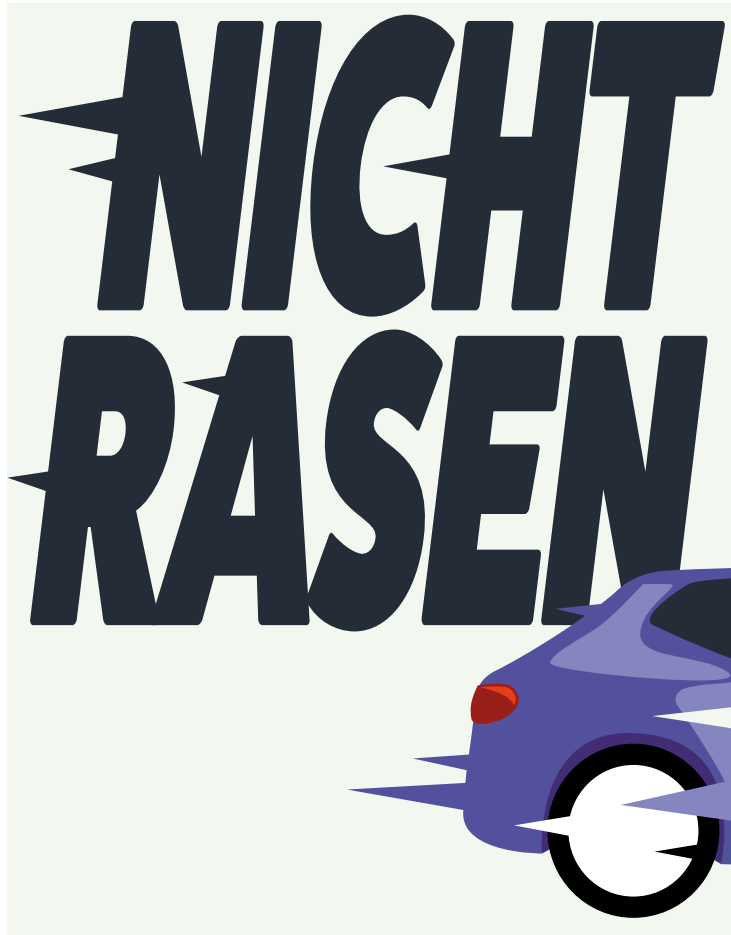
Ähnlich kann auch die Pflicht aus § 34 Abs. 1 Nr. 2 StVO, nach einem Verkehrsunfall den Verkehr zu sichern, nicht von einem Telefahrer erfüllt werden. Die Verpflichtung aus § 34 Abs. 1 Nr. 4 StVO, nach einem Verkehrsunfall Verletzten zu helfen, ist sogar mit der Strafvorschrift des § 323c [Strafgesetzbuch \(StGB\)](#) verknüpft und würde zu einem Straftatverdacht gegenüber dem Telefahrer führen und vom Strafrecht kann niemand mittels Ausnahmegenehmigung befreit werden.

Eine direkte Kommunikation mit anderen Fahrzeugführern – wie sie von § 1 Abs. 1 StVO grundsätzlich gefordert und oft mittels direkten Blickkontakts praktisch umgesetzt wird – kann ein Telefahrer indessen überhaupt nicht leisten.

Fazit

Es bleiben zahlreiche Fragen offen, wie zum Beispiel:

1. Welche Evaluationsergebnisse der praktischen Erprobung des teleoperierten Fahrens wurden vom BMV in die Konstruktion der Verordnung einbezogen?
2. Welche Institutionen sollen die geplante praktische Anwendung der Experimentierklausel wissenschaftlich begleiten?
3. Wie werden die Belange des Datenschutzes gewährleistet?
4. Warum sollen für ein fahrerloses, ferngelenktes Fahrzeug andere juristische Anforderungen gelten als für ein hochautomatisiertes oder autonomes Fahrzeug?
5. Wie soll das praktische Problem für die Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmender gelöst werden, wenn ein ferngelenktes Fahrzeug bei Abbruch der Funkverbindung auf der Stelle stehenbleiben muss?
6. Wie sollen andere Verkehrsteilnehmende erkennen können, dass sie einem ferngelenkten Fahrzeug begegnen?
7. Wie soll ein Telefahrer mit anderen Verkehrsteilnehmenden kommunizieren?
8. Wie sollen Telefahrer in ihrer Eignung und Tüchtigkeit zum Führen von Fahrzeugen geprüft werden?



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

**UK | BG**  
Ihre gesetzliche  
Unfallversicherung

**DVR**   
Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat

**#FAHR  
SICHER**