

DVR BLICKPUNKT

2026
VGT

VISION
ZERO



Der diesjährige **64.** Deutsche Verkehrsgerichtstag bietet wieder eine wertvolle Gelegenheit, um über **aktuelle Herausforderungen** und Entwicklungen im **Verkehrsrecht** zu diskutieren.

Auch 2026 befassen sich einige **Arbeitskreise** des Verkehrsgerichtstages mit Themen, die eine direkte oder indirekte **Bedeutung für die Verkehrssicherheit** besitzen. Wir möchten Ihnen diese Themen mit dieser Ausgabe unseres DVR Blickpunkts näherbringen, **Zahlen und Fakten** vermitteln sowie für bestehende **Probleme** sensibilisieren.

Der Verkehrsgerichtstag bietet dafür ein geeignetes Forum, in dem **Fachleute** aus den Bereichen **Recht, Wissenschaft und Praxis** zusammenkommen, um **innovative Lösungen** zu erarbeiten und den **Austausch von Ideen** zu fördern.

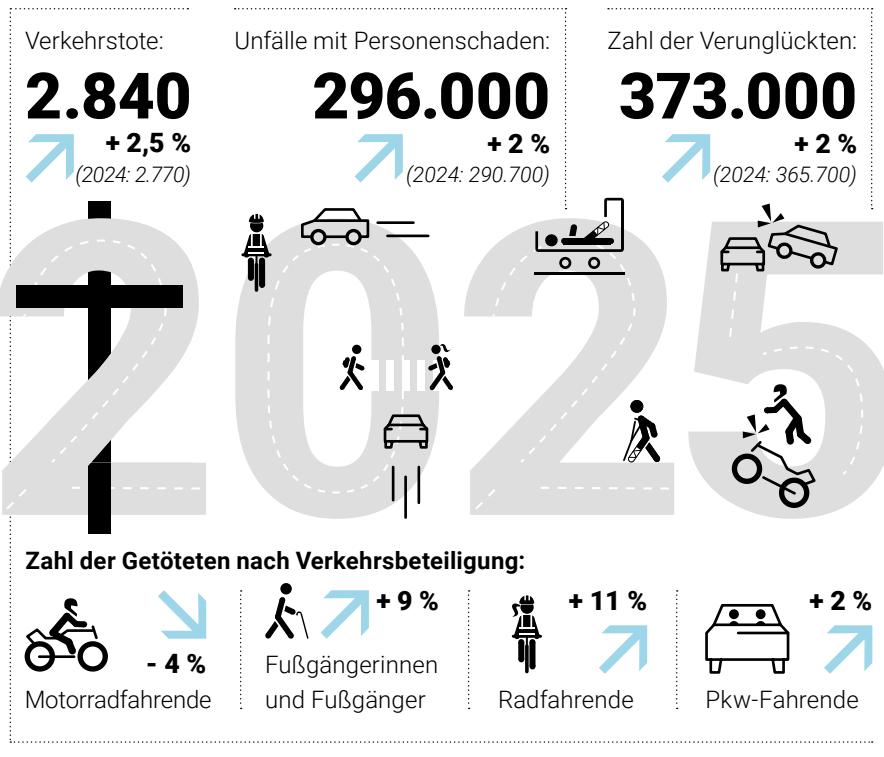
Im Vordergrund steht, sich aktiv an den **Diskussionen** zu beteiligen, unterschiedliche Perspektiven einzubringen und von den **Erfahrungen** anderer zu lernen. Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, die Weichen für eine **sichere und zukunftsfähige Mobilität** zu stellen – ganz im Sinne der **Vision Zero**.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen inspirierende Gespräche, fruchtbare Diskussionen und einen erfolgreichen Verkehrsgerichtstag.

Manfred Wirsch
DVR-Präsident

64. DEUTSCHER VERKEHRS- GERICHTSTAG

Unfallzahlen: BASt-Prognose 2025



AK
I

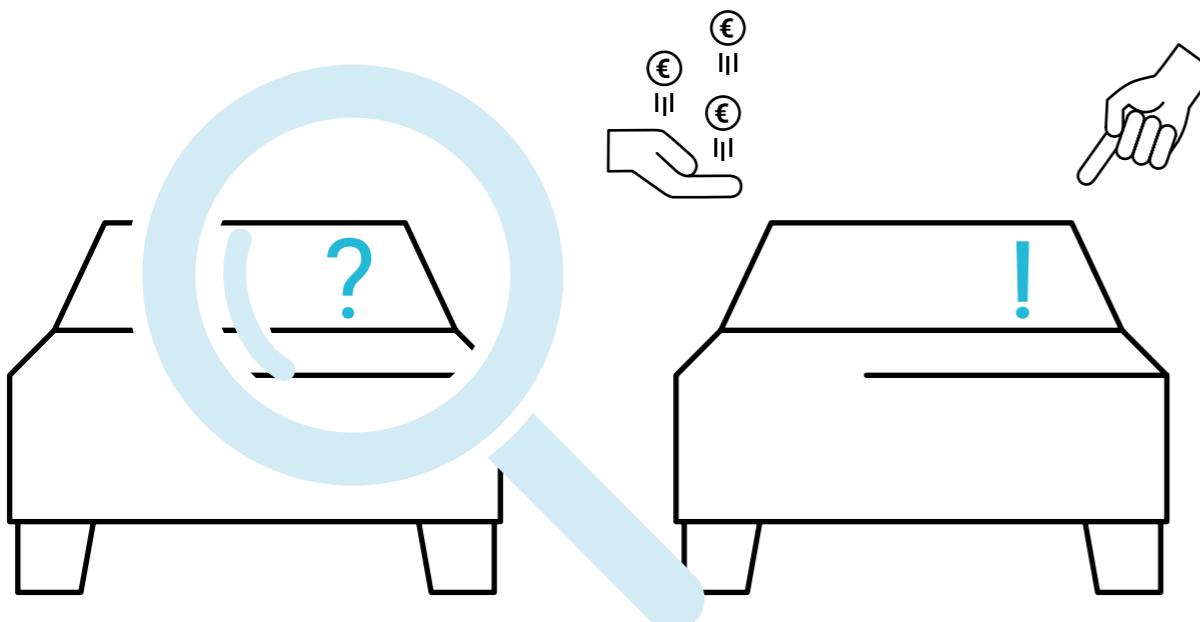
VOLLSTRECKUNG VON SANKTIONEN AUS VERKEHRSVERSTÖSSEN IN DER EU



Aus Sicht des DVR müssen **wirksame**, rechtsstaatlich tragbare **Lösungen** für die **grenzüberschreitende Vollstreckung** gefunden werden, um gefährliche **Verkehrsverstöße** im Sinne der Vision Zero wirksam **ahnden** zu können.

Da in **Deutschland keine Halterhaftung** besteht, können sich Halterinnen und Halter darauf zurückziehen, den Fahrer oder die Fahrerin nicht zu benennen. Dadurch dürften viele Vollstreckungen anderer Mitgliedstaaten in Deutschland ins Leere laufen. Bekräftigt wird die **Empfehlung des 61. Deutschen Verkehrsgerichtstages (2023)**:

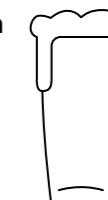
„Um Defizite für den Fall zu minimieren, dass der Fahrer nicht ermittelt werden kann, fordert der Arbeitskreis den Gesetzgeber auf, die **Einführung einer Halterverantwortlichkeit** im Verwarnungsbereich mit Exkulpationsmöglichkeit (z.B. Fahrerbenennung) zu prüfen. Darüber hinaus ist die **Einführung einer bußgeldbewehrten Fahrerbenennungspflicht** durch den Halter in Betracht zu ziehen, zumindest aber die Verpflichtung des Fahrzeughalters zur Tragung der tatsächlich anfallenden Kosten des Verwaltungsverfahrens auch im fließenden Verkehr (analog § 25a StVG).“



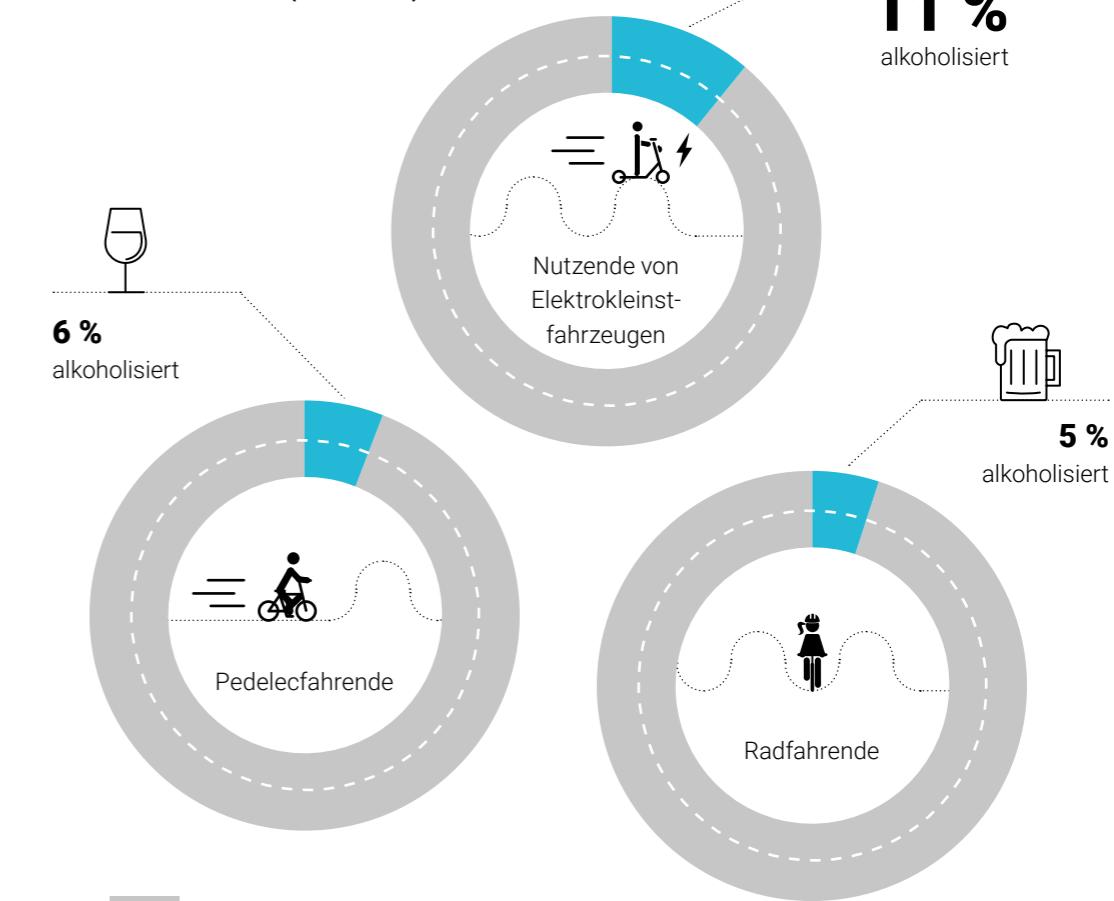
AK
II

ALKOHOLISIERT AUF FAHRRÄDERN UND PEDELECS

Alkoholbedingte Fahrunsicherheit ist eines der **Hauptunfallrisiken** im Straßenverkehr. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) waren im Jahr **2024** etwa **11 Prozent** der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Fahrenden von Elektrokleinstfahrzeugen alkoholisiert – deutlich mehr als bei **Pedelecfahrenden (6 Prozent)** und **Radfahrenden (5 Prozent)**.

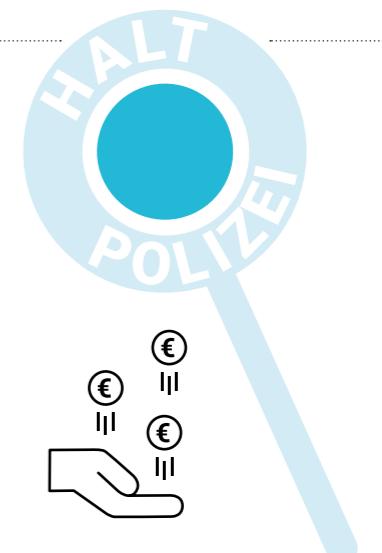


11 %
alkoholisiert



--- Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden

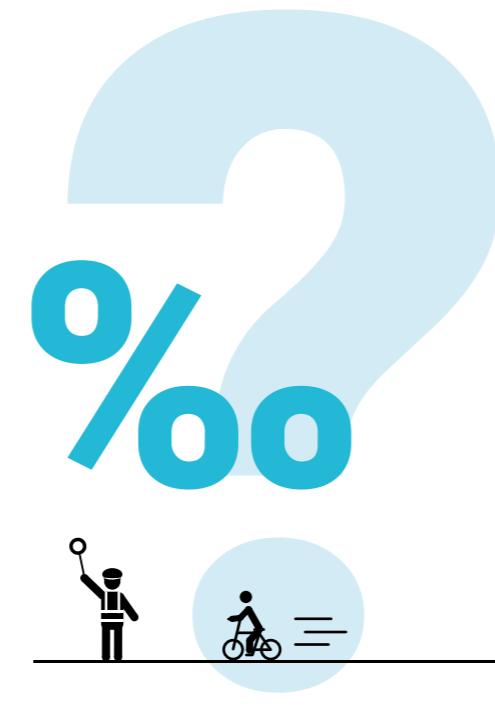
Zentrale Fragen sind vor diesem Hintergrund, ob der **§ 24a Straßenverkehrsgegesetz (StVG)** mit seinen **Geldbußen** auch für **alkoholierte Rad-/Pedelecfahrende** angewandt werden sollte, ab welchem **Grenzwert** es gefährlich werden kann und ob die **Gefährdungspotenziale** durch **alkoholierte Fahrende** von **E-Scootern, Pedelecs und Fahrrädern** allesamt gleich oder anders einzuschätzen sind.



Dazu hat das Meinungsforschungsinstitut **Forsa** im Dezember 2025 im Auftrag des DVR in einer **repräsentativen Online-Umfrage** 1.000 Personen befragt.

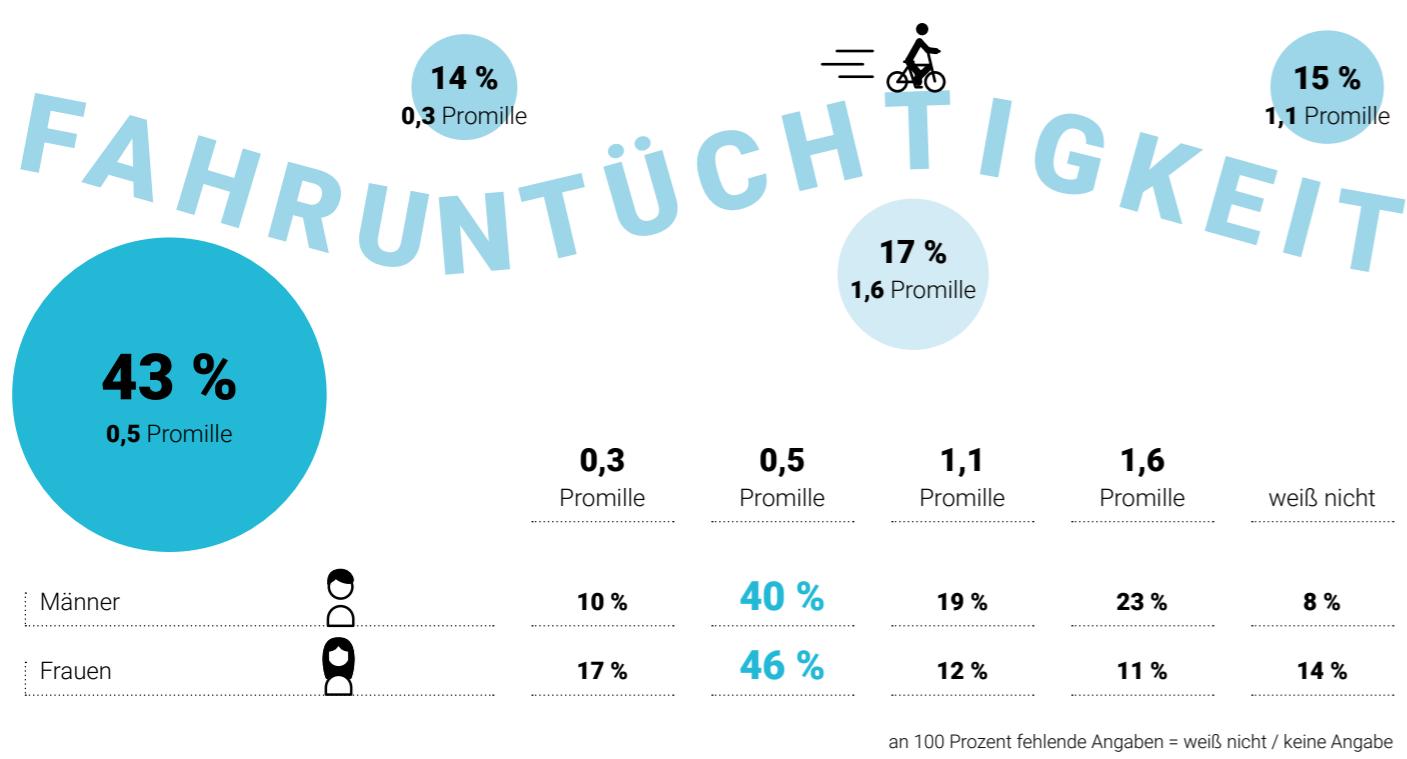
Der **Gefahren von Alkohol „am Lenker“** scheinen die Befragten sich größtenteils bewusst, die **Promillegrenze** ist dagegen nahezu gänzlich unbekannt – wobei die meisten von einer geringeren Grenze ausgehen. Über die Hälfte fände ein **absolutes Alkoholverbot** oder maximal **0,3 Promille** als Grenze auch angemessen. Die große Mehrheit unterstützt auch **Geldbußen für alkoholisierte Radfahrende**, weitestgehend ähnlich wie für Kraftfahrzeugfahrende.

Noch gefährlicher für andere als alkoholisierte Radfahrende werden tendenziell **E-Scooter-Fahrende** eingeschätzt – vor allem im Vergleich zu herkömmlichen Fahrrädern, während im Vergleich zu Pedelecs der Unterschied nicht so deutlich ausgeprägt ist.



Geltende Promillegrenze für das Fahren mit Fahrrad oder Pedelec

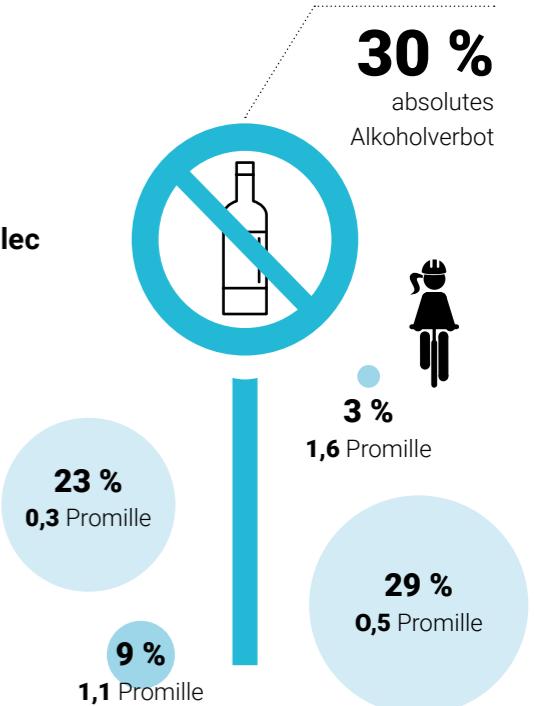
Der deutlichen **Mehrheit** der Befragten ist **nicht bekannt**, dass die Promillegrenze für **absolute Fahruntüchtigkeit** beim Fahrradfahren bei **1,6 Promille** liegt. **14 Prozent** meinen, sie läge bereits bei **0,3 Promille** (der Grenze für die relative Fahruntüchtigkeit bei alkoholbedingten Ausfallerscheinungen). **43 Prozent** legen sich auf **0,5 Promille** fest und **15 Prozent** auf **1,1 Promille**. **17 Prozent** der Befragten geben korrekt **1,6 Promille** als Grenzwert für die absolute Fahruntüchtigkeit beim Fahren mit einem Fahrrad oder Pedelec an – Männer häufiger als Frauen.



Gewünschte Promillegrenze für das Fahren mit Fahrrad oder Pedelec

Fast alle Befragten meinen, es sollte eine niedrigere Promillegrenze für die absolute Fahruntüchtigkeit beim Fahrradfahren gelten, als dies der Fall ist.

30 Prozent sind für ein **absolutes Alkoholverbot** für Rad- und Pedelecfahrende. **23 Prozent** sind für eine Promillegrenze von maximal **0,3 Promille**, **29 Prozent** für maximal **0,5 Promille** und **neun Prozent** für maximal **1,1 Promille**. Nur **drei Prozent** der Befragten finden für das Fahren mit einem Fahrrad oder Pedelec maximal **1,6 Promille** als Grenze für die absolute Fahruntüchtigkeit angemessen. Ebenso viele sind generell gegen eine Promillegrenze beim Fahrradfahren.

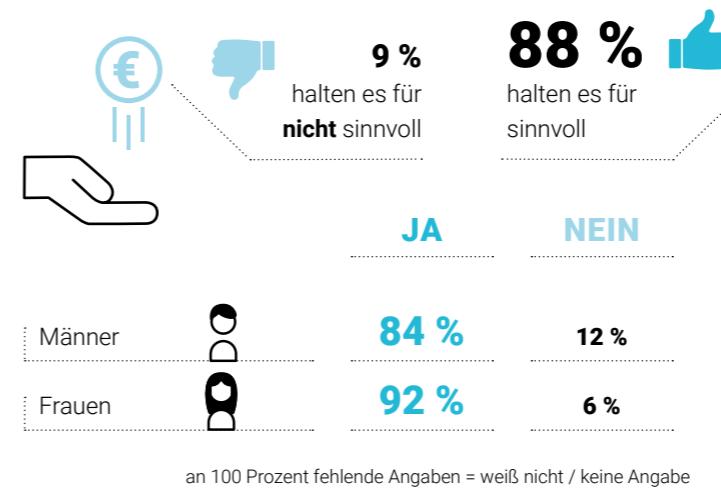


	absolutes Alkoholverbot	max. 0,3 Promille	max. 0,5 Promille	max. 1,1 Promille	max. 1,6 Promille	keine Promillegrenze
Männer	20 %	21 %	33 %	12 %	6 %	5 %
Frauen	40 %	25 %	25 %	6 %	1 %	1 %

an 100 Prozent fehlende Angaben = weiß nicht / keine Angabe

Geldbuße für alkoholisierte Rad- und Pedelecfahrende

88 Prozent der Befragten halten es im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich für sinnvoll, dass **alkoholisierte Rad- und Pedelecfahrende** mit einer **Geldbuße** sanktioniert werden können. Nur neun Prozent teilen diese Meinung nicht.



Bußgeldregelungen wie bei Kraftfahrzeugen

Rund **drei Viertel der Befragten**, die eine

Geldbuße für alkoholisierter Fahrradfahren

sinnvoll finden, sind der Ansicht, dass es für

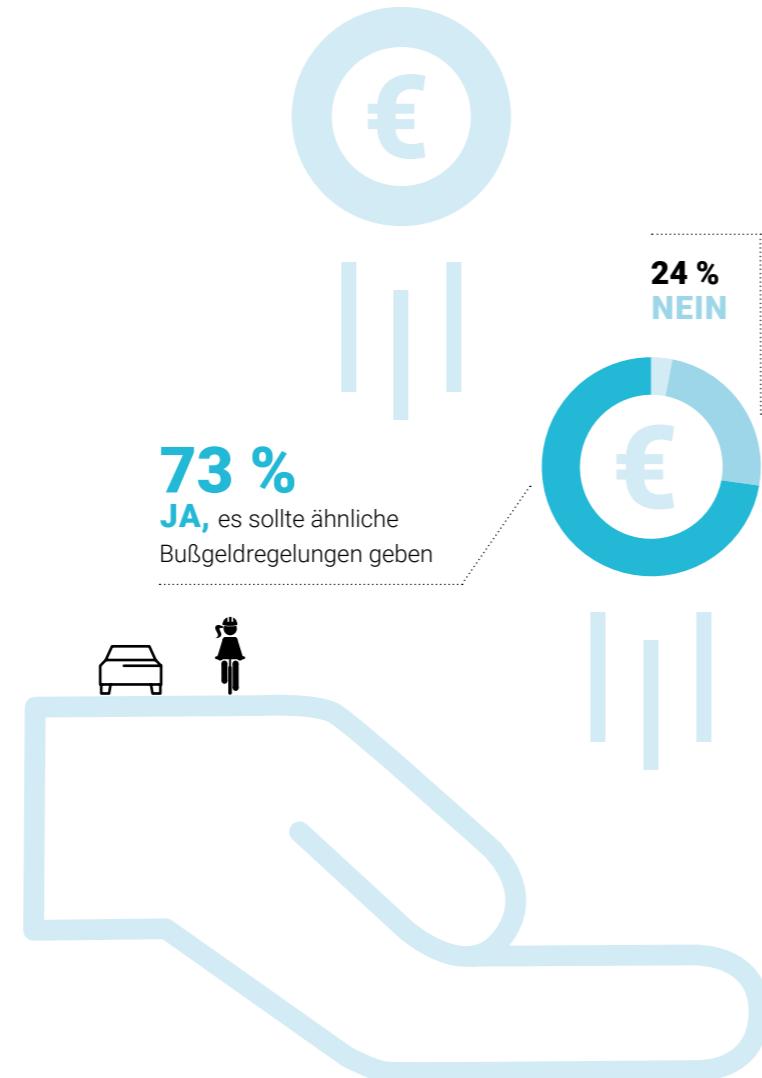
alkoholisierter Fahren mit einem Fahrrad oder

Pedelec **ähnliche Bußgeldregelungen** geben

sollte wie für **Kraftfahrzeuge**. Ein Viertel teilt

diese Meinung nicht.

Bezogen auf alle Befragten sprechen sich somit rund zwei Drittel für Bußgeldregelungen für Fahrradfahrende ähnlich wie denen für Kraftfahrzeugfahrende aus.



Für alkoholisierte Rad- oder Pedelecfahrende sollte es ähnliche Bußgeldregelungen geben wie für Kraftfahrzeug-Fahrende

	JA	NEIN
--	----	------

Männer	DO	68 %	29 %
Frauen	DO	77 %	19 %

18- bis 29-Jährige	DO DO	58 %	37 %
30- bis 44-Jährige	DO DO	65 %	33 %
45- bis 59-Jährige	DO DO	74 %	21 %
60 Jahre und älter	DO DO	83 %	15 %

an 100 Prozent fehlende Angaben = weiß nicht

Gefährdungspotenzial durch alkoholisierte E-Scooter-Fahrende im Vergleich zu alkoholisierten Radfahrenden und Pedelecfahrenden

Das **Gefährdungspotenzial** für andere Verkehrsteilnehmende durch **alkoholisierte Fahrende** von **E-Scootern** wird im Vergleich zu Fahrenden herkömmlicher Fahrräder mehrheitlich **höher** (53 Prozent) eingeschätzt. 44 Prozent schätzen das Gefährdungspotenzial auch **im Vergleich** zu Fahrenden von Pedelecs höher ein.



Das Gefährdungspotenzial für andere Verkehrsteilnehmende durch alkoholisierte Fahrende von E-Scootern ist im Vergleich zu ...

	... Fahrenden von herkömmlichen Fahrrädern	... Fahrenden von Pedelecs
höher	gleich hoch	gleich hoch
gleich hoch	geringer	geringer

Männer	DO	52 %	37 %	9 %	45 %	48 %	6 %
Frauen	DO	53 %	36 %	8 %	42 %	52 %	4 %

18- bis 29-Jährige	DO DO	44 %	45 %	9 %	35 %	54 %	10 %
30- bis 44-Jährige	DO DO	57 %	32 %	8 %	37 %	54 %	7 %
45- bis 59-Jährige	DO DO	56 %	35 %	8 %	45 %	52 %	2 %
60 Jahre und älter	DO DO	52 %	38 %	9 %	52 %	44 %	3 %

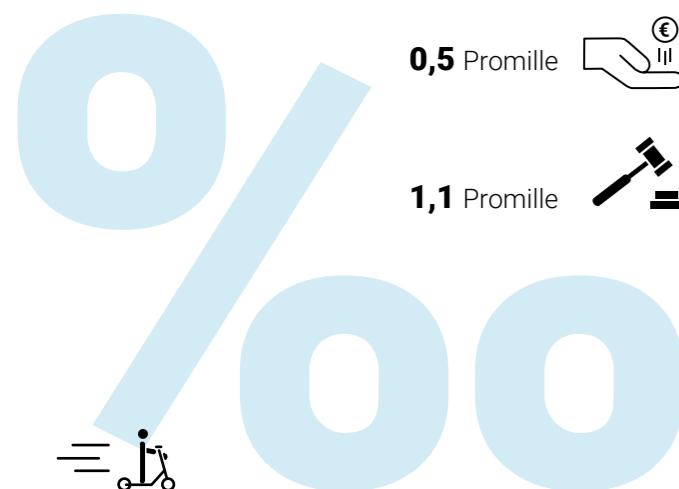
an 100 Prozent fehlende Angaben = weiß nicht

AK
II

DVR-POSITION



Der **DVR** hat sich bereits 2014 in einem Beschluss für die **Einführung eines Ordnungswidrigkeitentatbestandes für alkoholisierte Fahrradfahrende** ausgesprochen, die eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von **1,1 Promille** und mehr aufweisen. Aus wissenschaftlichen Erkenntnissen ergibt sich, dass ab einem Wert von mehr als **1,0 Promille** grundsätzlich **Ausfallerscheinungen** auftreten. Daher erscheint aus Sicht des DVR die **Festsetzung eines Grenzwertes** auf dieser Basis für Fahrrad- und Pedelecfahrende als zielführend.



Die bestehenden **Alkohol-Grenzwerte** für **Elektrokleinstfahrzeuge** von **0,5 Promille (Ordnungswidrigkeit)** und **1,1 Promille (Straftat)** sollten beibehalten werden. Hierfür spricht insbesondere das festgestellte **Fahrverhalten** und **Unfallgeschehen** beim Führen von **Elektrokleinstfahrzeugen unter Alkoholeinfluss**.

Darüber hinaus fordert der DVR ein **absolutes Alkoholverbot für Kraftfahrzeugführende**.



DVR-POSITION

Ergebnisse einer **Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV)** und des **Instituts für Rechtsmedizin der Universität Düsseldorf** zeigen, dass es ab mehr als **0,8 Promille BAK** zu einer signifikanten **Zunahme** von eher seltenen „**groben**“ **Fahrfehlern** im Vergleich zu nüchternen Fahrenden kommt.

Weitere Einzelheiten stehen im Forschungsbericht „Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern“:



Eine 2024 erschienene **Studie** der **UDV** kommt zu dem Ergebnis, dass **Alkohol** auch für **Alleinunfälle von Radfahrenden** eine große Rolle spielt. Außerdem bestehe „eine signifikante **Korrelation** zwischen dem **Grad der Alkoholisierung** und der **Schwere der Verletzungsfolgen**“.

Hier geht es zum Forschungsbericht „Alleinunfälle von Radfahrenden“:



Nach Ansicht des **DVR** ist es **indiskutabel**, **Fahrräder**, **Pedelecs** oder **E-Scooter** als **Ersatzfahrzeuge** für einen geselligen Abend mit Alkoholkonsum zu nutzen, nach dem Motto „Ich fahre mit dem Rad und lasse das Auto stehen, dann kann ich trinken“.

Der **DVR** vertritt die Devise „**Wer fährt, trinkt nicht. Wer trinkt, fährt nicht.**“

Der DVR-Beschluss „Einführung eines Ordnungswidrigkeitentatbestandes für alkoholisierte Fahrradfahrende“ steht hier im Wortlaut:



AK
III

UNFALLRISIKO ABLENKUNG AM STEUER DURCH HANDY & CO.

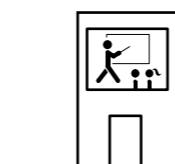


In diesem Arbeitskreis wird die seit einiger Zeit von der Polizei in Rheinland-Pfalz eingesetzte **KI-gestützte Verkehrsüberwachung** durch den Einsatz der **Monocam** behandelt. Zudem werden **Probleme der Beweisführung** und **Ahndung** sowie der **Prävention** und **Aufklärung** beleuchtet.



Verbesserte Entdeckung und Ahndung

Der DVR fordert, **technische Möglichkeiten** zur **Verringerung von Ablenkung** auszuschöpfen und empfiehlt die Schaffung einer **bundeseinheitlichen Rechtsgrundlage** für **Überwachungslösungen** wie **Monocams**.



Für eine verbesserte **Entdeckung und Ahndung** von **Verkehrsverstößen** sind laut DVR die **Bundesländer** aufgefordert, mehr und für diesen Bereich fachlich ausgebildetes **Personal** bei **Polizei**, **Bußgeldstellen** und in der **Justiz** bereitzustellen und eine gezielte behördenübergreifende **Fortbildung** zu organisieren.



Die **Einhaltung von Verkehrsregeln** muss flächendeckend durch regelmäßige und sichtbare **Überwachung** verbessert und für die einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht kalkulierbar gestaltet werden. **Polizei** und **Kommunen** müssen bei der **Einsatzplanung** berücksichtigen, welchen **Stellenwert** die Maßnahme in Bezug auf die **Verkehrssicherheit** einnimmt. Dies trägt zur **Erhöhung** der **Akzeptanz** bei.



Sicherstellung von Geräten bei schweren Unfällen

Ein großes Problem bei der **Ahndung** von **Ablenkungsverstößen** ist die **Nachweisbarkeit**. Deshalb fordert der DVR, bei Straßenverkehrsunfällen mit Getöteten, Schwerverletzten oder hohem Sachschaden **mobile Endgeräte sicherzustellen** und auszuwerten, wenn nicht ausgeschlossen werden kann, dass eine unzulässige Nutzung unfallursächlich war.



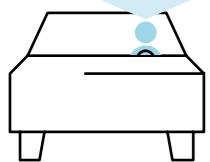
Verankerung in der Fahrausbildung und -prüfung

Der DVR empfiehlt dem **Verordnungsgeber**, die **Rahmenbedingungen** dafür zu schaffen, Ablenkung in die praktische und theoretische **Fahrausbildung** und **Fahrerlaubnisprüfung** zu integrieren. Dafür sollten insbesondere spezielle „**Ablenkungsübungen**“ auf wissenschaftlicher Grundlage konzipiert und begleitet werden, die im Rahmen der praktischen Fahrausbildung verpflichtend eingesetzt werden sollten. Auch bei **Weiter- und Fortbildungen** für **Kraftfahrende** sollten Ablenkungsübungen berücksichtigt werden.



Moderne Fahrzeugtechnik nutzen

Technische Lösungen, zum Beispiel Advanced Driver Distraction Warning (ADDW), die dazu beitragen, **Ablenkung** durch die Bedienung elektronischer Geräte wie Smartphones während der Fahrt zu **unterbinden**, sind durch die **General Safety Regulation II** seit Kurzem bereits **Pflicht für neue Fahrzeuge**. Die flächendeckende **Verbreitung** sollte gefördert und die **Wirksamkeit der Systeme** evaluiert werden.



Um die **Nutzung von Touchscreens** während der Fahrt effektiv zu ersetzen, sollte die **Fahrzeugindustrie** verstärkt auf **Bedienkonzepte** setzen, die den **Blick nicht von der Straße** lenken. Im Mittelpunkt stehen hierbei **Sprachsteuerungen** und **physische Bedienelemente** (Tasten, Hebel). Entscheidend ist für sicherheitsrelevante Funktionen dabei eine **intuitive Anordnung**, die idealerweise bei allen Herstellern ähnlich ist. Dies ermöglicht es Fahrenden, sicherheitsrelevante Funktionen ohne visuelle Suche und kognitive Anstrengung sofort zu bedienen.

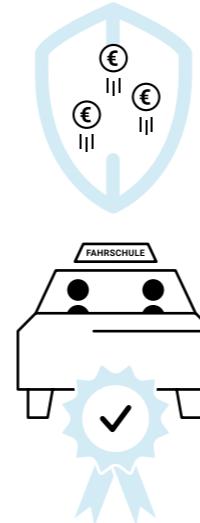


Der **europäische Verordnungsgeber** sollte **fahrzeugtechnische Anforderungen** ganzheitlich und im Zusammenspiel mit existierenden Systemen erarbeiten, um zu vermeiden, dass **Informationen** und/oder **Warnungen von Fahrzeugsystemen** ihrerseits zur **Ablenkung** oder **Überforderung** der Fahrenden führen.

DVR-Beschluss „Ablenkung bei Fahrzeug Führenden“:

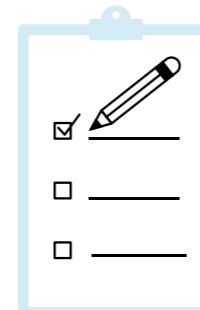


DVR-Beschluss „Überwachung gefährlicher Verkehrsverstöße“:



FÜHRERSCHEIN

In der Debatte um die **Anforderungen** bei der **Führerscheinprüfung** und die **Bezahlbarkeit des Fahrerlaubniserwerbs** gilt es, den scheinbaren **Zielkonflikt** zwischen hohen **Sicherheitsstandards** und **Kosteneinsparungen** zu lösen. Für den DVR ist klar: Die Diskussion zur **Bezahlbarkeit des Fahrerlaubniserwerbs** darf **nicht auf Kosten der Sicherheit** geführt werden. Der wirksamste Hebel für angezeigte **Kosteneinsparungen** und bessere **Lernerfolge** ist eine **Qualitäts- und Effizienzsteigerung** in der **Fahrausbildung**. Dadurch kann die Anzahl von teuren Wiederholungsprüfungen reduziert werden.



Der DVR setzt sich deshalb für die **Erarbeitung** und **Einführung** eines transparenten, verbindlichen **Referenzcurriculums** mit regelmäßiger systematischer **Erfassung** und **Kontrolle** des **Lernstands** ein. Eine solche Struktur würde nicht nur die **Qualität**, sondern auch die **Effizienz** der **Fahrausbildung** nachhaltig verbessern. Dabei tragen **Fahrschülerinnen** und **Fahrschüler** auch **Verantwortung** für die Gestaltung ihrer **Ausbildung**. Im Vordergrund sollte eine abwechslungsreiche, individuell angepasste Unterrichtsgestaltung mit klaren Schwerpunkten stehen



Der DVR empfiehlt, im Rahmen der Fahrausbildung auch **neue Lernmethoden**, wie zum Beispiel **digitalen Theorieunterricht** und den **Einsatz von Simulatoren** zuzulassen. Fahrschülerinnen und Fahrschüler können damit das manuelle Schalten eines Fahrzeugs erlernen. Auch maximal zwei der fünf vorgeschriebenen besonderen **Ausbildungsfahrten** à 45 Minuten außerhalb geschlossener Ortschaften auf Bundes- oder Landstraßen könnten laut DVR im Simulator erfolgen.



Zudem spricht sich der DVR dafür aus, die **Fahrausbildung** und **Prüfung** konsequent auf die **verkehrssicherheitsrelevanten Anforderungen** für das **sichere Führen eines Kraftfahrzeugs** im fließenden Verkehr auszurichten.



Außerdem sollten **Maßnahmen** etabliert werden, die eine **Bereitschaft**, am **Begleiteten Fahren ab 17** teilzunehmen, erhöhen. So könnte zum Beispiel das Mindestalter für die Antragstellung auf 16 Jahre abgesenkt werden. Darüber hinaus empfiehlt der DVR die Einführung eines **Modells „Begleitetes Fahren ab 16“**.

Weiterführende Informationen:

DVR-Beschluss „Mehr digitale Elemente in der theoretischen Fahrausbildung“:



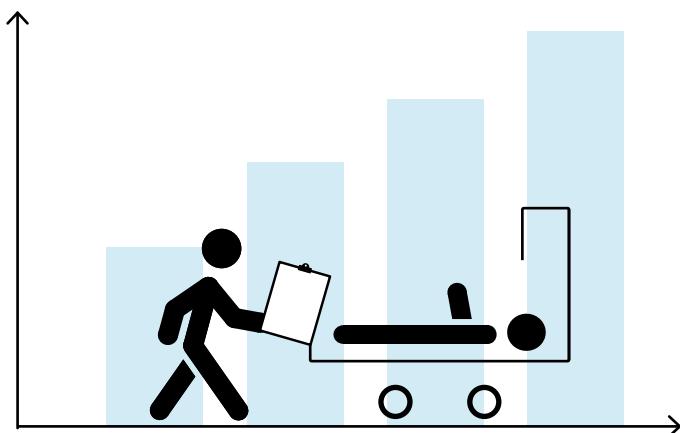
DVR-Beschluss „Einsatz von Simulationen in der Fahrausbildung“:



DVR-Beschluss „Fünf Punkte Plan zur Vision Zero für junge Fahranfängerinnen und Fahranfänger“:



Die **statistischen Daten** zu **Straßenverkehrsunfällen** sind die Grundlage für die **Erforschung** von **Verkehrsunfall-ursachen** und somit unverzichtbar für eine erfolgreiche **Verkehrssicherheitsarbeit** im Sinne der **Vision Zero**.



Eine wirksame **Präventionsarbeit** erfordert die permanente **Auswertung** der statistischen **Unfalldaten**, um gefährdungsorientiert Schwerpunkte setzen zu können. Es ist dafür unabdingbar, die Statistik lückenlos, umfänglich und zeitnah analysieren zu können. Die **Aufbereitung** der amtlichen Unfallstatistik wurde vor einigen Jahren umgestellt, was die **Interpretation** und damit die **Grundlagenarbeit** für eine gefährdungsorientierte Verkehrssicherheitsarbeit erschwert. Der **DVR** setzt sich für eine **ausführlichere Darstellung** ein, um den engagierten Akteuren auf allen Ebenen eine **zielgerichtete Arbeit** zu ermöglichen.

Mit Blick auf die statistische **Erfassung von Unfallopfern** in Deutschland sieht der DVR **Verbesserungspotenzial** hinsichtlich der **potenziell lebensbedrohlich verletzten** Verkehrsteilnehmenden. Nach Schätzungen sind das jährlich etwa über 12.000 Personen, die in der amtlichen Verkehrsunfallstatistik lediglich als „schwer verletzt“ geführt werden. Deshalb setzt sich der DVR seit Jahren für die Einführung einer **differenzierteren Erfassung** der Verletzungsschwere ein. Grundlage dafür ist die **Abbreviated Injury Scale (AIS)**, ein international etabliertes Bewertungssystem für die anatomische Verletzungsschwere. Der **höchste Schweregrad** einer Einzelverletzung wird als **MAIS (Maximum AIS)** bezeichnet. Die EU erfasst die Gruppe der „seriously injured“ als MAIS 3+. Die Einführung einer neuen **Unterkategorie „potenziell lebensbedrohlich Verletzte (MAIS 3+)“** wäre im Sinne der Verkehrssicherheit in Deutschland ein wichtiger Beitrag. Nur wenn lebensbedrohlich Verletzte systematisch erfasst werden, kann Prävention gezielt gestaltet und können Leben gerettet werden.



Weitere Informationen dazu gibt es in der DVR Blickpunkt-Ausgabe 3/2025 „Erfassung lebensbedrohlich Verletzter“.



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
www.dvr.de



Verantwortlich für den Inhalt:

Stefan Grieger
Hauptgeschäftsführer

Kontakt im DVR:
Jonas Hurlin
Referatsleiter Politik & Recht
jhurlin@dvr.de

Konzept und Redaktion:

Verkehrssicherheit
Konzept & Media GmbH (VKM)
www.vkm-dvr.de

Gestaltung:
Gipfelgold Werbeagentur GmbH
www.gipfelgold.de

Bildnachweis:
DVR – Uwe Moosburger
DVR – Erik Silvester Kaufmann