

VISION
ZERO

DVR REPORT

1/2025

FACHMAGAZIN FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

TOP-THEMA

Nötigung im
Straßenverkehr
nimmt zu

DVR AKTUELL

Neue Pedelec-Kampagne
„E im Griff“

POLITIK

Forderungen zur
Verkehrssicherheit

WISSEN

Telematik-Tarife mit
Bonus-Malus-Modell

DVR AKTUELL

Editorial | Termine 03
 „German Road Safety“ mit neuer Website 03
 Neue DVR-Mitglieder 04
 Kampagne „E im Griff“:
 Sicher unterwegs mit dem Pedelec 06
 Sichere Radfahrmobilität (Schwerpunktaktion 2025) 08
 Sicherheit bei der Arbeit auf zwei Rädern 09

POLITIK

Forderungen zur Verkehrssicherheit 10
 Drei Fragen an Alexander Moser-Haas 15
 Barrierefreiheit ist keine Nebensache 16
 Fußverkehrsstrategie setzt klares Zeichen 18
 Unfälle durch nicht eingefahrene
 Aufbauten technisch verhindern 19
 Investitionen in die Infrastruktur 20
 WHO: Reduzierung tödlicher Unfälle 21

TOP-THEMA

Nötigung im Straßenverkehr nimmt zu 22
 Umfrageergebnisse: Aggressionen im Straßenverkehr ... 24

MITGLIEDER

Mobilität in Deutschland 28
 Mit einem digitalen Mentor
 das eigene Fahrkönnen verbessern? 29
 UDV: Alleinunfälle von Radfahrenden 30
 Verkehrspräventionspreis Baden-Württemberg 31
 Verkehrssicherheit und ehrenamtliches Engagement 32
 ADAC fordert Bekenntnis zur individuellen Mobilität 33

WISSEN

Notbremsysteme und reflektierende Kleidung 34
 Volkswirtschaftliche Kosten von
 Straßenverkehrsunfällen steigen 34
 Automatisierte Rettungsgasse 35
 Telematik-Tarife mit Bonus-Malus-Modell 36
 KI-basiertes Assistenzsystem soll
 Rad fahren sicherer machen 38
 Leipzig und Landau werden Modellstädte
 für KI-gestützte Verkehrssteuerung 39
 Fahrassistenzsysteme im Visier 39
 Die „sieben Todsünden“ des § 315c StGB 40

IMPRESSUM



DVR REPORT

Magazin für Verkehrssicherheit
 Nr. 1/2025, 55. Jahrgang

Bitte folgende E-Mail-Adresse für Bestellungen
 und Abmeldungen nutzen: 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 | www.dvr.de

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

Chefredaktion: Sven Rademacher (VKM)

Gestaltung und Illustrationen:
 Gipfelgold Werbeagentur GmbH
 www.gipfelgold.de

Titelfoto: Antonio Diaz – stock.adobe.com

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.



Liebe Leserin,
 lieber Leser,

nach den vorläufigen Un-
 fallzahlen des Statistischen
 Bundesamtes (Destatis) sind
 im vergangenen Jahr 2.780
 Menschen im Straßenverkehr ums

Leben gekommen, 50.300 wurden schwer verletzt. Dem-
 nach werden nach wie vor Tag für Tag durchschnittlich acht
 Menschen auf unseren Straßen getötet. Daraus leiten wir
 einen klaren Auftrag ab: Es ist weiterhin ein kontinuierlicher
 und umfassender Einsatz notwendig, um die Sicherheit auf
 unseren Straßen zu erhöhen. Wir können diese nach wie
 vor inakzeptablen Zahlen nicht einfach hinnehmen und zur
 Tagesordnung übergehen. Jetzt ist auch die neue Bundes-
 regierung gefragt, der Verkehrssicherheitsarbeit neuen
 Schwung zu geben. Ansonsten ist das angestrebte Ziel, die
 Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten von 2021 bis 2030
 um 40 Prozent zu reduzieren, nur schwerlich erreichbar.

Mit Blick auf die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden
 wie Radfahrende oder Fußgängerinnen und Fußgänger ist
 ein Umdenken notwendig. Die Sicherheit muss in unserer
 mobilen Welt immer oberste Priorität haben. Die Vision Zero
 macht den Anspruch deutlich, Menschenleben zu retten.

Im Top-Thema dieser Ausgabe präsentieren wir
 unsere Kernforderungen an die Bundespolitik. Generell
 möchten wir den Fokus noch stärker auf die politischen
 Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger auf
 Bundes- und Länderebene richten. Deshalb etablieren wir
 mit diesem Heft die neue Rubrik „Politik“.

Im Sinne des „Paktes für Verkehrssicherheit“ kommt es
 darauf an, dass alle Beteiligten, Politik, Fahrzeugindustrie,
 Behörden, Verbände und Wissenschaft die gemeinsame
 Verantwortung für ein sicheres Verkehrssystem tragen.
 Dafür müssen alle verfügbaren Potenziale genutzt
 werden. Der DVR wird sich weiterhin mit aller Kraft für die
 Einbindung aller Akteurinnen und Akteure einsetzen.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.
 Herzlichst, Ihr

Manfred Wirsch,
 Präsident DVR

Foto: Martin Lukas Kim – DVR

TERMINE 2025



21. Juni
Tag der Verkehrssicherheit
 Auch in diesem Jahr wird der DVR den
 bundesweiten Tag der Verkehrssicherheit
 auf seinen Social-Media-Kanälen begleiten.
Wann: Samstag, 21. Juni 2025
Wo: bundesweiter Aktionstag
[Weitere Informationen zum Tag der
 Verkehrssicherheit gibt es hier](#)



23. Juni
DVR Forum
 „Wie gestalten wir den ‚Arbeitsplatz Straße‘ sicherer?“
Wann: Montag, 23. Juni 2025, 13:00 bis ca. 18:30 Uhr
Wo: Spreespeicher Berlin,
 Stralauer Allee 2, 10245 Berlin
[Nähere Einzelheiten zum Programm
 und zur Anmeldung gibt es hier](#)



26. Juni
6. DVR/BSVI Web-Seminar
 „Mehr Sicherheit durch Fahrzeugrückhaltesysteme“
Wann: Donnerstag, 26. Juni 2025, 10:00 Uhr
Wo: Online-Veranstaltung
[Anmeldungen werden hier entgegengenommen](#)

„German Road Safety“ mit neuer Website

Das Projekt „German Road Safety“ für Zugewanderte und
 Geflüchtete präsentiert sich mit einer barrierefreien Website im
 neuen Look. Mit dem Projekt möchte der DVR Menschen anspre-
 chen, die neu in Deutschland sind. Viele Verkehrsregeln sind für
 die Ankommenden fremd oder bestimmte Situationen im Straßen-
 verkehr gestalten sich anders als im Herkunftsland und stellen
 möglicherweise eine Herausforderung dar. German Road Safety
 möchte dabei helfen, sicher im Straßenverkehr unterwegs zu sein
 – mit der neuen Website, einer App und kostenlosen Printmedien.



Die neue Website ist leicht zu verstehen und zu bedienen.
 Die zahlreichen Sprachversionen der digitalen und
 Printmedien ermöglichen es, die Inhalte in der jeweiligen
 Landessprache anzusehen und die wichtigsten Regeln
 zu erlernen, bevor auf Deutsch weitergeübt werden kann.

[Zum Compact Guide in 14 Sprachen geht es hier](#)

[Informationen zum Thema Kinder und
 Straßenverkehr bietet der DVR auch hier](#)

NEUE DVR-MITGLIEDER

Der DVR freut sich über fünf neue Mitglieder: Seit Jahresbeginn engagieren sich der AMC-Stormarn e.V. im ADAC, die Brigade Elektronik GmbH, der Bundesverband Paket- und Expresslogistik e.V. (BPEX), die Regionalverkehr Köln GmbH sowie die Verkehrsunfallforschung an der TU Dresden GmbH (VUFO) unter dem Dach des DVR für die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf unseren Straßen. Damit hat der DVR derzeit 204 Mitglieder.

200

AMC-Stormarn e.V. im ADAC

Der Automobil- und Motorsportclub Stormarn e.V. im ADAC aus Bad Oldesloe in Schleswig-Holstein veranstaltet Automobil- und Kart-Slalomrennen sowie Wettbewerbe für Pit- und Pocketbikes.

➔ [Nähere Einzelheiten und Termine sind hier zu finden](#).

201

Brigade Elektronik GmbH

Das 1976 gegründete Unternehmen entwickelt und nutzt innovative Sicherheitslösungen für Nutzfahrzeuge und mobile Maschinen, um Kollisionen zu verhindern und Leben zu retten. Die Kamera-Monitor-Systeme von Brigade ermöglichen ein sicheres Rangieren und Fahren. Die fahrzeugmontierten Kameras erleichtern den Fahrenden die Sicht auf tote Winkel und das Zurücksetzen, indem sie sämtliche Personen oder Hindernisse im Sichtfeld der Kamera als Livebilder auf dem Monitor anzeigen.

➔ [Weitere Informationen gibt es hier](#).

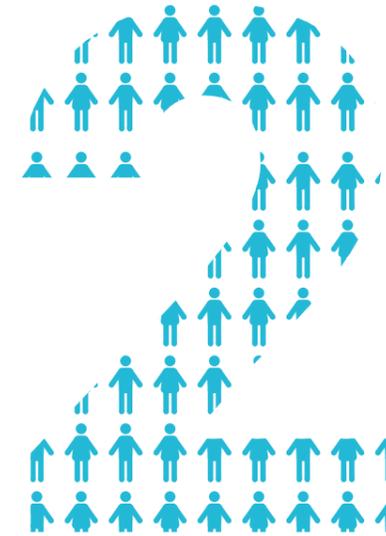
202

Bundesverband Paket- und Expresslogistik e.V. (BPEX)

Mit der Mitgliedschaft im DVR unterstreicht die Paketbranche ihr Engagement und ihre Verantwortung für Verkehrssicherheit und gute Arbeitsbedingungen. Als DVR-Mitglied möchte der BPEX künftig noch stärker die öffentliche Wahrnehmung für die besonderen Anforderungen der Paketzustellung schärfen. Denn Rücksichtnahme im Straßenverkehr ist eine gemeinsame Aufgabe – auch gegenüber Zustellerinnen und Zustellern, die bei Wind und Wetter im öffentlichen Raum unterwegs sind.

Der 1982 gegründete BPEX vertritt die Interessen der Kurier-, Express- und Paketbranche (KEP) in Deutschland.

➔ [Mehr über den BPEX können Sie hier erfahren](#).



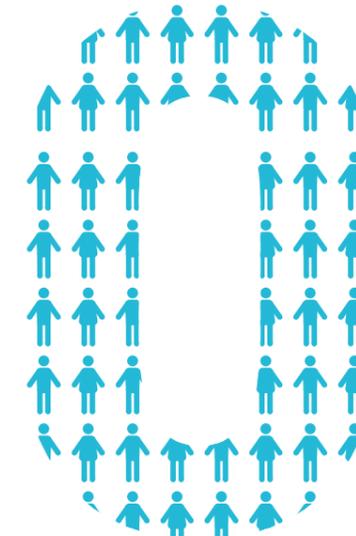
203

Regionalverkehr Köln GmbH

Die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) ist ein regionales Verkehrsunternehmen für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit Hauptsitz in Köln. Das Kern-Verkehrsgebiet der RVK erstreckt sich über den Kreis Euskirchen, den Rheinisch-Bergischen Kreis und den linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis. Daneben erbringt die RVK ihre Leistungen auch in den Städten Köln, Bonn, Leverkusen, Hürth, Brühl und Wesseling.

Die RVK ist zudem Mitglied im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

➔ [Weitere Details gibt es hier](#).

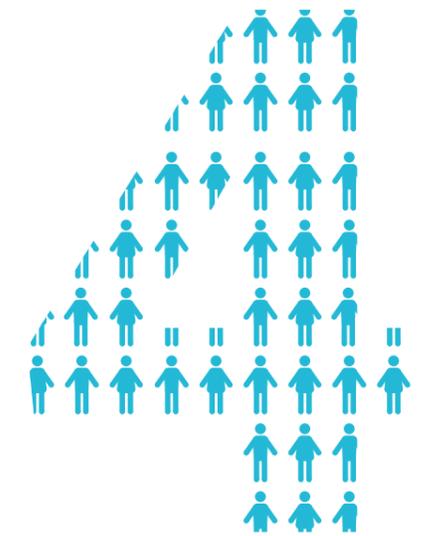


204

Verkehrsunfallforschung an der TU Dresden GmbH (VUFO)

Die Verkehrsunfallforschung an der TU Dresden GmbH (VUFO) sorgt mit datenbasierten Erkenntnissen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Als Forschungs- und Weiterbildungsinstitution besitzt die VUFO fundiertes Wissen in den Bereichen Unfallanalytik sowie Fahrzeug- und Verkehrssicherheit. Durch qualitativ hochwertige Daten und innovative Analysemethoden unterstützt die VUFO Industrie, Behörden, Verbände und Institutionen in Verkehrssicherheitsfragen.

➔ [Mehr Informationen sind hier abrufbar](#).



➔ [Sie möchten Mitglied werden? Hier erfahren Sie mehr](#).

➔ [Hier geht es zur aktuellen Mitgliederliste](#).

➔ [Informationen zu Rechten und Pflichten einer Mitgliedschaft sind in der Satzung zu finden](#).

KAMPAGNE „E IM GRIFF“: SICHER UNTERWEGS MIT DEM PEDELEC

Pedelecs liegen voll im Trend: Im Jahr 2024 wurden nach Angaben des [Zweirad-Industrie-Verbandes \(ZIV\)](#) in Deutschland mehr als zwei Millionen Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung verkauft. Die Verkaufszahlen von Pedelecs sind in den letzten Jahren stark gestiegen, gleiches gilt leider auch für die Unfallzahlen.

Laut [Statistischem Bundesamt \(Destatis\)](#) sind im Jahr 2023 fast 24.000 Menschen verunglückt, die mit einem Pedelec unterwegs waren. Darunter sind immer häufiger auch jüngere Pedelec-Fahrende: 2023 war knapp ein Drittel (31 Prozent) der Verunglückten auf Pedelecs jünger als 45 Jahre.

Die neue Kampagne „E im Griff“ des DVR klärt über die Gefahren und Herausforderungen bei der Nutzung des Elektrofahrrads auf. Bereits 2023 hatte der DVR eine Pedelec-Kampagne gestartet, mit der vornehmlich ältere Menschen angesprochen wurden. Mit einem Video-Spot, Social-Media-Inhalten und

E im Griff
Sicher unterwegs
mit dem Pedelec



Audio-Spots wird nun der Fokus auch auf Fahrende im berufstätigen Alter erweitert. Die Kampagne wird vom [Bundesministerium für Verkehr \(BMV\)](#) und der [Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung \(DGUV\)](#) unterstützt.

Sichere Handhabung

Zentrale Inhalte sind das sichere Anfahren und Bremsen, das Tuning von Pedelecs sowie die sichere Kinderbeförderung mit dem Elektro-Lastenrad. Die Kampagne spricht aber auch Pkw-Fahrende an, um mit konkreten Handlungsaufforderungen auf die Sicherheit der Pedelec-Fahrenden hinzuweisen und ein respektvolles Miteinander im Straßenverkehr zu fördern. Die Präventionskampagne informiert unter anderem über die sichere Handhabung eines Pedelecs. „Oftmals werden die Unterschiede zu konventionellen Fahrrädern unterschätzt. Pedelecs sind bis zu zehn Kilogramm schwerer als herkömmliche Fahrräder. Beim Anfahren und Anhalten kann es zu Balanceproblemen kommen. An die unerwartet starke Beschleunigung muss man sich gewöhnen“, erläutert der stellvertretende DVR-Hauptgeschäftsführer Torsten Buchmann. „Aufgrund des höheren Gewichts in Kombination mit einer höheren Geschwindigkeit ergibt sich beim Fahren eines Pedelecs auch ein längerer Bremsweg. Viele Elektrofahrräder haben daher Bremsen mit einer hohen Bremswirkung. Fahrende sind oft überrascht über die starke Bremskraft“, ergänzt er.

Umfrageergebnisse

Eine repräsentative Befragung im Auftrag des DVR hat ergeben, dass rund 50 Prozent der Befragten im Vergleich zum herkömmlichen Fahrrad mit dem Pedelec längere Strecken zurücklegen. 40 Prozent geben an, die Fahrten mit dem Pedelec mehr zu genießen als mit dem normalen Fahrrad. Vor allem Männer und Personen im Alter von 30 bis 40 Jahren in urbanen Gebieten berichten von einer intensiveren Nutzung des Elektrofahrrads. Jede fünfte befragte Person stellt dabei eine Verbesserung oder einen Ausbau der Fahrradinfrastruktur fest.

Zudem geben rund sieben Prozent an, in den letzten Monaten eine gefährliche Situation oder einen Unfall mit dem Pedelec ohne Beteiligung Dritter erlebt zu haben. Als Auslöser für einen Alleinunfall wird vor allem der schlechte Zustand der Straße oder des Radweges genannt (40 Prozent). Etwa jede fünfte befragte Person nennt als Grund für eine gefährliche Situation das Überfahren von Bordsteinkanten oder Straßenbahnschienen sowie einen Gleichgewichtsverlust beim Auf- oder Absteigen. Acht Prozent geben an, eine gefährliche Situation oder einen Unfall mit anderen Verkehrsteilnehmenden erlebt zu haben. Die Schuld an einem Unfall mit Fremdbeteiligung wird von den Befragten mehrheitlich beim anderen Unfallbeteiligten gesehen (75 Prozent).

SICHERE RADFAHRMOBILITÄT

Mit zunehmender Radnutzung steigt auch die Zahl der Unfälle. So sind für das Jahr 2023 mehr als 94.000 Unfällen mit Personenschaden zu verzeichnen, an denen Radfahrende beteiligt waren. 446 Radfahrende kamen dabei ums Leben. Die diesjährige Schwerpunktaktion des DVR, der Unfallkassen und Berufsgenossenschaften (UK | BG) klärt daher unter dem Titel „Sichere Radfahrbarkeit auf Arbeits- und Dienstwegen“ seit Februar darüber auf, wie es zu diesen Unfällen kommt und wie sie sich vermeiden lassen.

„Die [Schwerpunktaktion](#) richtet sich an Unternehmen und öffentliche Einrichtungen. Sie erhalten von uns umfangreiche Materialien, mit denen sie ihre Beschäftigten im Sinne der [Vision Zero](#) bei der sicheren Nutzung von Fahrrad und Pedelec unterstützen können“, erklärt Kay Schulte, Referatsleiter Unfallprävention – Wege und Dienstwege beim DVR. „Dabei stehen neben rechtlichen Aspekten auch die technischen Anforderungen an ein verkehrssicheres Fahrrad und die Besonderheiten von Pedelecs und E-Bikes im Fokus“.

Materialien und Gewinnspiel

Um Beschäftigte über die sichere Radfahrbarkeit auf Arbeits- und Dienstwegen zu informieren, stehen den Unternehmen, Kommunen und öffentlichen Einrichtungen im Medienportal der Schwerpunktaktion Filme, Seminarmaterialien und Präsentationen zur Verfügung. Der Seminarleitfaden wird in einer Version für Online- und einer Version für Präsenzseminare angeboten. Zusätzlich können Aktionsbroschüren, Poster, Faltblätter sowie Aufsteller bestellt werden. Versicherte der Unfallkassen und Berufsgenossenschaften können innerhalb des Gewinnspielzeitraumes (1. Februar bis 31. August 2025) zudem an einem Quiz teilnehmen, bei dem es viele attraktive Preise zu gewinnen gibt.

„Ziel unserer Aktion ist es, Fahrrad- und Pedelecfahren sicherer zu machen“, sagt Schulte. Zudem biete es viele Vorteile: „Beschäftigte können so ihren Arbeitsweg kostengünstiger zurücklegen, müssen nicht auf öffentliche Verkehrsmittel warten, bewegen sich und können so ihre Gesundheit verbessern. Wichtig ist dabei, dass alle Verkehrsteilnehmenden stets sicher und unfallfrei an ihr Ziel kommen.“

➔ [Materialien zur Schwerpunktaktion können hier bestellt werden](#).



SICHERHEIT BEI DER ARBEIT AUF ZWEI RÄDERN

Der DVR spricht sich für mehr Solidarität mit Beschäftigten aus, die beruflich mit dem Fahrrad oder Pedelec unterwegs sind. Gleichzeitig appelliert er an die Politik, technische Sicherheitsstandards wie Antiblockiersysteme (ABS) und Kombinierte Bremssysteme (CBS) für Fahrräder und Pedelecs gesetzlich festzulegen. Darüber hinaus empfiehlt er klare Regeln für Lastenräder und einen besseren Ausbau der Radinfrastruktur.

„Wir werben für mehr Solidarität auch im Verkehrsverhalten. Denn egal ob Paketzustellerin, Essenskurier, Fahrradstreife oder Lastenradfahrer: Diese Menschen sind kein Hindernis im Verkehr, sie halten ihn am Laufen“, erklärt DVR-Präsident Manfred Wirsch.

Mit dem rasanten Wachstum von Lieferdiensten, urbaner Logistik und neuen Mobilitätsformen hätten sich neue Arbeitsrealitäten und neue Gefahrenlagen ergeben. „Wer beruflich in die Pedale tritt, trägt besondere Risiken und wird noch zu oft übersehen – im Verkehrsalltag, aber auch von der Politik“, ergänzt Wirsch.

Bremsen mit ABS und CBS

An die Politik richtet der DVR die Forderung, mit technischen Vorschriften für Fahrräder und Pedelecs auf neue Entwicklungen zu reagieren. Dazu zählen: ABS, mit dem das Blockieren des Vorderrads verhindert und das sichere Bremsen erleichtert wird, sowie CBS, das eine gleichmäßige Bremsverteilung auf Vorder- und Hinterrad ermöglicht und vor einem abhebenden Hinterrad schützt.

„Wer schwere Lasten mit dem Rad transportiert oder schnell unterwegs ist, braucht beste Bremsen“, fordert Wirsch. Das sei kein Nischenthema: Der Schutz von Arbeitenden auf der Straße erhöhe auch die Verkehrssicherheit aller anderen. Das sei bei Bremsen besonders augenfällig.



Foto: Lukas von Loeper
– stock.adobe.com

Lastenräder – wie groß und wie schwer?

Das gelte besonders für Lastenräder, die beim gewerblichen Warentransport sehr breit, lang und mitunter 600 Kilogramm schwer werden könnten. „Die Radwege sind aber in ihren Dimensionen beschränkt. Damit alle sicher unterwegs sind, müssen Politik und Verwaltung hier Regeln erarbeiten“, empfiehlt der DVR-Präsident. Dazu müssten zum Beispiel Größe und Gewicht eines Lastenrad geklärt werden, damit es noch auf dem Radweg unterwegs sein dürfe.

Investitionen in Infrastruktur

Zudem sei ein dritter Punkt wichtig: „Investitionsmittel für den Straßenbau müssen auch der Verkehrssicherheit zugutekommen – konkret dem Ausbau und der Sanierung von Radwegen. Das gilt, wenn der Bund eine Brücke über die Autobahn saniert, ebenso wie beim kommunalen Straßenbau“, unterstreicht Wirsch.

➔ [Hier geht es zum DVR-Beschluss „Technische Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Fahrrad-, Pedelec-, S-Pedelec- und Lastenradfahrern“](#).

➔ [Hier gibt es Informationen und Material zur aktuellen Schwerpunktaktion des DVR und der Unfallversicherungsträger „Sichere Radfahrbarkeit auf Arbeits- und Dienstwegen“](#).



FORDERUNGEN ZUR VERKEHRSSICHERHEIT

Die vorläufigen Unfallzahlen für das Jahr 2024 des [Statistischen Bundesamtes](#) machen deutlich, dass die Zahlen der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten nur leicht sinken und tendenziell auf einem Plateau verharren. Die nationalen und europäischen Zwischenziele zur Vision Zero werden so voraussichtlich deutlich verfehlt.

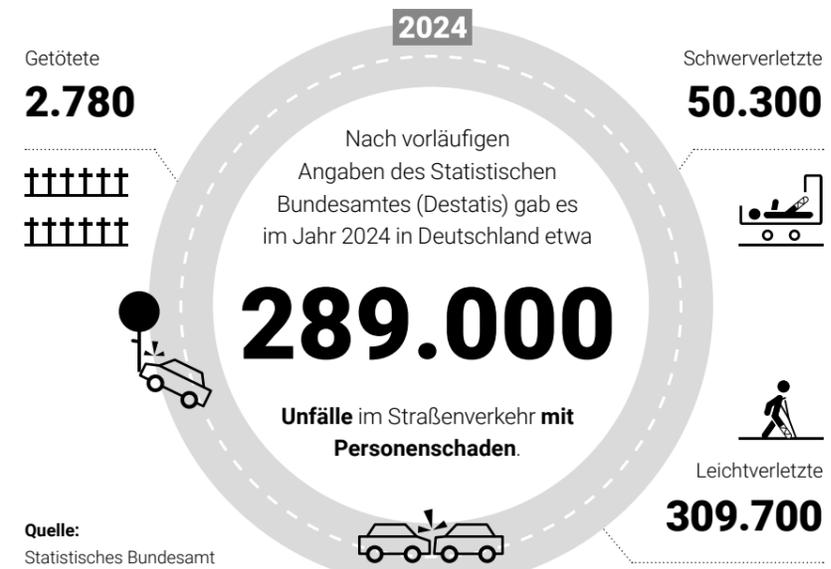
Foto: Schepers_
 Photography-
 stock.adobe.com



Die Erwartung des DVR an die von CDU/CSU und SPD getragene Bundesregierung bemisst sich an der Unfallstatistik und dem selbstgesetzten Ziel des Bundes, die Zahl der Getöteten im Zeitraum von 2021 bis 2030 gemeinsam mit allen staatlichen Ebenen und zivilgesellschaftlichen Akteuren um 40 Prozent zu reduzieren. „Dafür sollte verstärkt in die Prävention investiert werden: Abgesehen vom erheblichen menschlichen Leid kosten Verkehrsunfälle die Volkswirtschaft jährlich rund 37 Milliarden Euro“, unterstreicht DVR-Präsident Manfred Wirsch.

Der Schutz von Leib und Leben sei aber auch ein grundgesetzlicher Auftrag. Die Prävention von Verkehrsunfällen gehöre zum Kernbestand staatlicher Aufgaben. Etwa beim Einsatz des Infrastruktur-Sondervermögens müsse dieser verfassungsrechtliche Schutzauftrag daher verwirklicht werden. „Jetzt gilt es, gemeinsam dafür zu kämpfen, dass die Vision Zero nicht zur Nullnummer verkommt. Nur deutlich sinkende Unfallzahlen sind als Trend akzeptabel. Kleinere Schwankungen auf einem Plateau sind es nicht“, macht Wirsch deutlich.

Unfallzahlen 2024



2024 sind 2.780 Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen.

DREI KERNFORDERUNGEN

Bund, Länder und Kommunen haben sich das Ziel gesetzt, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten im Zeitraum von 2021 bis 2030 um 40 Prozent zu reduzieren. Die bisher erzielten Fortschritte bei der Sicherheit reichten dafür allerdings nicht aus. Die Zahl der Getöteten verharrte auf einem Plateau. Die amtliche Unfallstatistik verzeichnete 2.562 Getötete für das Jahr 2021. Im Jahr 2024 sind nach vorläufigen Destatis-Angaben 2.780 Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. „Das Ziel droht also deutlich verfehlt zu werden“, befürchtet Wirsch.

Deshalb richtet der DVR drei Kernforderungen an die neue Bundesregierung:

1. PAKT FÜR VERKEHRSSICHERHEIT STÄRKEN

Im Sinne der Vision Zero müsse der [Pakt für Verkehrssicherheit](#) gestärkt und das [Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes](#) mit einem Zeit- und Maßnahmenplan ausgestattet werden. Konkrete Maßnahmen, Zeiträume und Verantwortlichkeiten seien dringend zu klären.

„Die vorletzte Bundesregierung hat den Pakt für Verkehrssicherheit mit Beteiligung aller staatlicher Ebenen und vielen zivilgesellschaftlichen Akteuren ins Leben gerufen. Für jedes der zwölf im Pakt definierten Handlungsfelder wurden erfolgreiche Maßnahmen aus der Praxis zusammengetragen. In der vergangenen Legislaturperiode sind daraus allerdings nur wenige Aktivitäten hervorgegangen“, erläutert der DVR-Präsident.

Zudem habe der Bund mit dem Verkehrssicherheitsprogramm die Themen zusammengestellt, die zur Unfallverhütung beitragen könnten und etwa 180 laufende und geplante Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit benannt. „Unsere Erwartung ist, dass die neue Regierungskoalition nicht alles wieder neu erarbeitet, sondern direkt mit der Umsetzung der bereits beschlossenen Maßnahmen beginnt“, sagt Wirsch.

Der Pakt für Verkehrssicherheit biete hierfür den passenden Rahmen. Alle Beteiligten – Politik, Behörden, Verbände, Unternehmen und Wissenschaft – trügen die gemeinsame

Verantwortung für ein sicheres Verkehrssystem. Um alle verfügbaren Potenziale zu nutzen, komme es entscheidend auf die Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen auf europäischer, nationaler, föderaler und lokaler Ebene an. So könnten die Zahlen der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten nachhaltig reduziert werden.

2. VISION ZERO IM VERKEHRSRECHT VERANKERN

Die [Vision Zero](#) sollte ausdrücklich im [Straßenverkehrsgesetz \(StVG\)](#) verankert werden. „Nur dadurch kann der ernsthafte Wille, als Gesellschaft im Straßenverkehr keine Getöteten und Schwerverletzten mehr hinzunehmen, auch in der Rechtsanwendung wirken und das Präventionsprinzip konsequent umgesetzt werden“, sagt Wirsch. Bislang sei die Vision Zero lediglich in der [Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung \(VwV-StVO\)](#) festgeschrieben worden. „Alle Verkehrsteilnehmertypen sind gleichrangig – dieser Grundsatz muss endlich in der Praxis ankommen“, ergänzt er.



3. ZIELFÜHRENDE MASSNAHMEN PRIORISIEREN

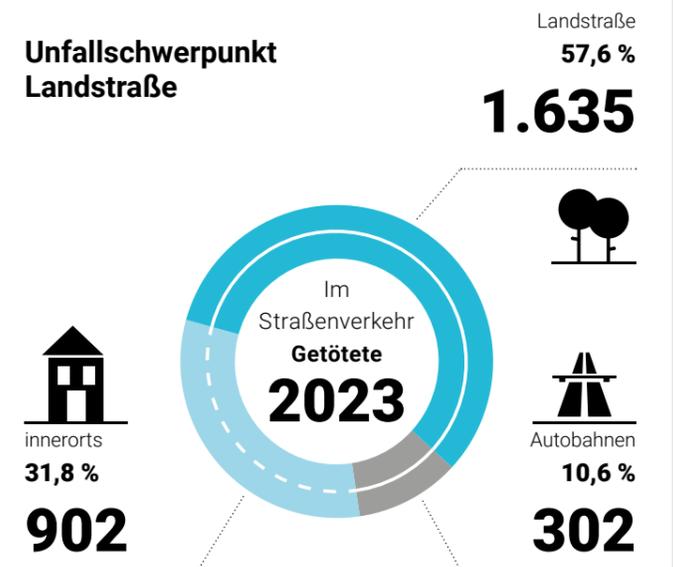
Die Bundesregierung sollte Maßnahmen priorisieren, die die höchstmögliche Reduktion der Zahl von Getöteten und Schwerverletzten versprechen und dies bei der Vergabe von Investitionsmitteln für die Straßeninfrastruktur berücksichtigen.

„Die rund 200 [Mitgliedsorganisationen des DVR](#) haben gemeinsam die effektivsten Maßnahmen ermittelt, um den Straßenverkehr sicherer zu machen. Sie betreffen etwa die Unfallschwerpunkte auf Landstraßen sowie für Fußgängerinnen und Fußgänger in der Stadt“, erläutert der DVR-Präsident. Neben eigenen Maßnahmen sollte der Bund auch die Ausreichung von Investitionsmitteln an Länder oder Kommunen als Hebel nutzen: Durch geeignete Kriterien könne sichergestellt werden, dass damit auch ein Mehrwert für die Verkehrssicherheit erzielt werde. Das rette Leben.

Mittel effizient einsetzen
Mit Blick auf das verabschiedete Sondervermögen für Infrastrukturmaßnahmen müsse zudem geklärt werden, wie die Mittel effizient genutzt werden könnten. Es komme darauf an, mit jedem eingesetzten Euro möglichst viel Hebelwirkung zu erzielen.

Von der Landstraße bis zur Innenstadt – das Wissen für die Gestaltung einer sicheren Infrastruktur, entsprechende Konzepte und Regelwerke liege vor. Es komme jetzt darauf an, diese bei Investitionsmaßnahmen umzusetzen. Auf der Verfahrensebene sei ein Beispiel das Sicherheitsaudit in der Planung von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen. Das Bestandsaudit für das vorhandene Straßennetz sei das Mittel Nummer eins zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Infrastruktur.

Unfallschwerpunkt Landstraße



Ein besonderes Augenmerk sollte auf die [Landstraßensicherheit](#) gerichtet werden. Denn fast 60 Prozent der Verkehrstoten sind Jahr für Jahr auf Landstraßen zu verzeichnen. Der Bund sollte die Länder bei der Modernisierung der Straßeninfrastruktur unterstützen. In einer ambitionierten Investitionsplanung des Bundes müssten auch effiziente Management-Tools zu dessen Umsetzung enthalten sein, wie Sicherheitsaudits bei Neubau- und Erhaltungsmaßnahmen.

Zusätzlich sei das Verkehrsrecht dort anzupassen, wo Gefahren und Geschwindigkeiten nicht zusammenpassten. Das betreffe vor allem Knotenpunkte wie Kreuzungen, Einmündungen, Kreisverkehre oder Grundstückszufahrten, wo generell höchstens eine Geschwindigkeit von 70 km/h angeordnet werden sollte. „Auf engen Landstraßen muss generell Tempo 80 gelten“, fordert Wirsch. Vor allem müssten die Behörden auf fachlicher Grundlage entscheiden können, wo verkehrsrechtliche Anordnungen nötig sind. Immer noch würden an einer schon bekannten Gefahrenstelle Menschen getötet, weil die formalen Kriterien für eine „besondere örtliche Gefährdung“ noch nicht erfüllt seien.

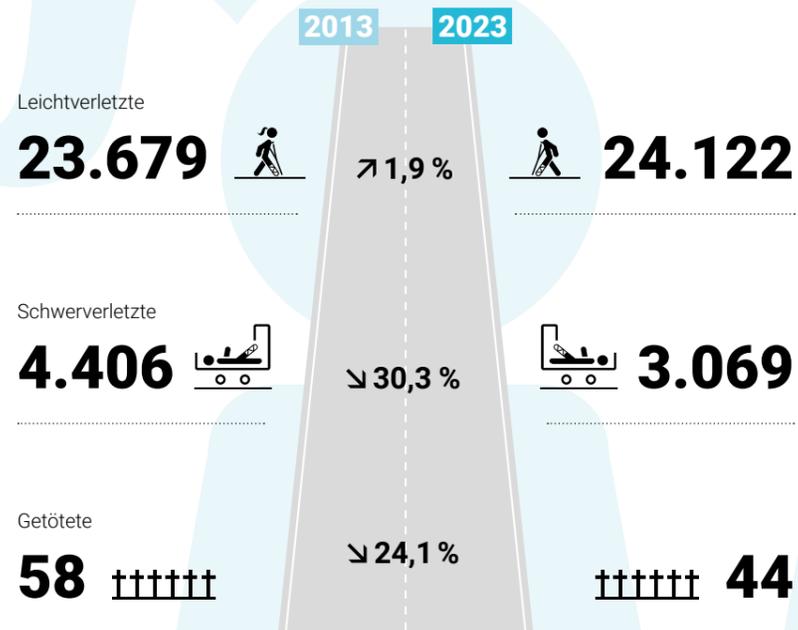
Manchmal liege der Schlüssel für mehr Sicherheit auch neben der Straße: Durch einen konsequenten Ausbau von Stellplätzen und sanitären Anlagen an Raststätten und Parkplätzen führten die Ruhepausen zu einer besseren Erholung der Lkw-Fahrerinnen und trügen zur Verkehrssicherheit bei.





Besonderer Schutz für besonders Schutzbedürftige

Unfallzahlen Kinder unter 15 Jahren



Quelle: Statistisches Bundesamt

Mit Blick auf die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden wie Radfahrende oder Fußgängerinnen und Fußgänger sei die bestehende Infrastruktur vielerorts mangelhaft. Neben durchgängigen Fußverkehrsnetzen sei eine sichere Radinfrastruktur unverzichtbar, auch um Haltepunkte des besonders sicheren öffentlichen Nah- und Fernverkehrs zu erreichen.

„Es darf kein Kind im Straßenverkehr getötet oder schwer verletzt werden. Daher fordern wir den Bund dazu auf, die Kommunen bei der Verbesserung der Schulwegsicherheit durch eine kindgerechte Gestaltung des Verkehrsraums weiter zu unterstützen“, sagt Wirsch.

Barrierefreie Querungsstellen und freie Sichtbeziehungen müssten Standard sein. Sie kämen auch Älteren und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zugute.

➔ Weitere Forderungen des DVR an die Politik stehen hier [hier](#).

➔ Die DVR-Beschlüsse sind hier zu finden [hier](#).

➔ Hier geht es zur Website des Paktes für Verkehrssicherheit [hier](#).

➔ Informationen zum Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes sind hier abrufbar [hier](#).

➔ Weitere Informationen zur Sicherheitsstrategie Vision Zero gibt es hier [hier](#).



Der DVR ist die zentrale Kontaktstelle für den Pakt für Verkehrssicherheit. Er hat zu diesem Zweck eine Website erstellt, die Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit stärker sichtbar macht und den Anstoß für einen weiteren Austausch zwischen den Akteuren geben soll. Wer sich für ein vorgestelltes Projekt interessiert und Näheres dazu erfahren oder eigene Vorzeigeprojekte beisteuern möchte, kann sich beim DVR melden (Sibylle Reiß, Tel.: 030/2266771-17, sreiss@dvr.de). Die Website führt außerdem einen Veranstaltungskalender mit vielen Fachterminen aus der Verkehrssicherheit, um so Treffpunkte für den fachlichen Austausch und zur Vernetzung aufzuzeigen.

Jetzt gilt es, gemeinsam dafür zu kämpfen, dass die Vision Zero nicht zur Nullnummer verkommt. Nur deutlich sinkende Unfallzahlen sind als Trend akzeptabel.

Manfred Wirsch,
DVR-Präsident



Foto: Wolfgang Bellwinkel – DGUV

Drei Fragen an ...

Alexander Moser-Haas (44) hat im Februar dieses Jahres die Leitung der Abteilung Politik und Recht im DVR übernommen. Der erfahrene Jurist war zuvor in verschiedenen ministeriellen, parlamentarischen und wirtschaftlichen Leitungspositionen tätig. Er bringt umfangreiche Erfahrung in der Verbands- und Organisationsentwicklung mit. Im DVR fungiert seine Abteilung als Schnittstelle zu Politik, Verwaltung sowie Rechtsanwendung und koordiniert die fachlichen Themenfelder Verkehrsinfrastruktur, Fahrzeugtechnik sowie Verkehrsmedizin. Wir haben ihn zu seiner neuen Tätigkeit und Funktion befragt.

Herr Moser-Haas, was hat Sie dazu bewogen, sich in der Verkehrssicherheitsarbeit zu engagieren?

Wenn ich an einem Holzkreuz außerorts oder weißen Fahrrädern an städtischen Kreuzungen vorbeifahre, denke ich mir jedes Mal: Das ist doch Wahnsinn. Das kann in einer hochzivilisierten und -technisierten Welt doch nicht unser Ernst sein, dass wir achselzuckend an solchen Stellen vorbeifahren und das als allgemeines Lebensrisiko abhaken. Ehrenamtlich engagiere ich mich schon seit Jahren im Stadtentwicklungsausschuss meines Brandenburgischen Wohnorts. Die eigene Erfahrung der Suche nach einer sicheren Schulwegroute für die Kinder, Unfälle bei uns im Ort und ein aufmerksamer Blick für bauliche Missstände haben mich zu zahlreichen Initiativen angeregt. Und vielleicht ist es gerade die Erfahrung, wie zäh es ist, hier Fortschritte zu erreichen, die mich motiviert hat, auch beruflich meine ganze Kraft in die Verkehrssicherheit zu stecken. Ich bin niemand, der sich von Widerständen und Problemen abschrecken lässt, im Gegenteil: Dann wird's erst richtig spannend.

Wie schätzen Sie den aktuellen Stand der Verkehrssicherheit auf unseren Straßen ein?

Wir bleiben massiv hinter unseren Möglichkeiten zurück. Der nächste große Knick nach unten in der Grafik der Getötetenzahlen ist überfällig. Ich persönlich setze große Hoffnungen in automatisierte, vernetzte und vielfältige Verkehrssysteme, bei denen unterschiedlichste Mobilitätsbedürfnisse vom Kinderwagen bis zum Rollator gleichwertig mitgedacht werden. Aber der Weg dorthin ist kein Selbstläufer. Das ist eine große Gestaltungsaufgabe für uns. Wir leben in einer sehr individualistisch geprägten Welt. Das sehen wir auch jeden Tag im Verkehr. Und das wird uns den Weg zu kooperativen Systemen nicht erleichtern. Gerade in Deutschland haben wir noch Überzeugungsarbeit zu leisten, zum Beispiel wenn es darum geht, zukünftig mal einer ausgereiften Maschine das Steuer zu überlassen. Ich fürchte, bei vielen steht da noch die eigene



Foto: Bianca Evers

Die eigene Erfahrung der Suche nach einer sicheren Schulwegroute für die Kinder, Unfälle bei uns im Ort und ein aufmerksamer Blick für bauliche Missstände haben mich zu zahlreichen Initiativen angeregt.

Alexander Moser-Haas,
neuer Abteilungsleiter
Politik und Recht im DVR

„Freude am Fahren“ und auch ein gewisses Maß an Selbstüberschätzung im Weg. Apropos Selbstüberschätzung: Der Elefant im Raum heißt „Männlichkeitsbild“. Auch da müssen wir ran. Das ist meine persönliche Überzeugung.

In welchen Bereichen Ihres Zuständigkeitsbereiches sehen Sie die größten Potenziale, die Verkehrssicherheit zu erhöhen?

Neben den Bereichen Politik und Recht umfasst meine Abteilung auch die Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeugtechnik und die Verkehrsmedizin. Potenzial sehe ich darin, all diese Bereiche – auch mit den anderen Abteilungen – zu verzahnen und Entwicklungen ganzheitlich zu betrachten. Sinnvolle Regeln für einen sichereren Verkehr durchzusetzen, ist das eine. Und schon schwer genug. Es kommt aber auch darauf an, dass die Regeln in der Praxis bekannt sind. Und die Verantwortlichen die notwendigen Kompetenzen haben. Ein Beispiel: Im Bereich Verkehrsinfrastruktur schulen wir Fachleute aus der Planerschaft und Verwaltungen, die nach ihrem Studium oft lange nicht dazu gekommen sind, sich mit den über die Jahre weiterentwickelten Regelwerken auseinanderzusetzen. In der Fahrzeugtechnik vernetzen wir Hersteller und engagieren uns, das technisch Machbare im Sinne der Sicherheit auszureizen. Wir zielen darauf, Entwicklungstrends frühzeitig sicher auszugestalten. In der Verkehrsmedizin haben wir Ehrenamtliche, die tagsüber in der Unfallchirurgie operieren. Über sie erfahren wir als erstes, wenn sich im Unfallgeschehen und dessen Auswirkungen etwas verändert. Und zwar lange bevor sich das in Studien oder Statistiken niederschlägt. Die extrem breite Vernetzung unterschiedlichster Akteure ist ein wahrer Schatz, über den der DVR verfügt. Und ich will mitwirken, ihn weiter zu heben.



Foto: feliks szewczyk – stock.adobe.com

BARRIEREFREIHEIT IST KEINE NEBENSACHE

Wer Mobilität für alle ermöglichen will, muss durchgängige barrierefreie Verkehrsverbindungen schaffen, die zu Fuß, mit dem Rollstuhl sowie dem ÖPNV genutzt werden können.

„Die meisten von uns führen ein selbstbestimmtes Leben. Selbstbestimmung bedeutet auch, grundsätzlich ohne besondere Erschwernisse und ohne fremde Hilfe mobil sein zu können. Das gilt selbstverständlich auch für die rund zehn Millionen Menschen mit Behinderung in Deutschland, die in ihrem Alltag häufig mit (infra-)strukturellen, physischen und kommunikativen Barrieren konfrontiert werden. Das muss sich ändern“, sagt DVR-Präsident Manfred Wirsch mit Blick auf die barrierefreie Gestaltung unserer Mobilität. Dabei gehe es nicht nur um eine sichere und komfortable Fortbewegung, sondern auch um gesellschaftliche Teilhabe und die Möglichkeit, das Leben aktiv nach eigenem Willen zu gestalten. „Wenn die Baulastträger und Verkehrsbehörden es unterlassen, den Verkehrsraum barrierearm zu gestalten, schränken sie diese persönliche Freiheit massiv ein und kommen dem Schutzauftrag für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden nicht nach. Barrierefreiheit ist keine Nebensache“, unterstreicht Wirsch.

Durchgängige Verkehrsverbindungen

Fälschlicherweise werde Barrierefreiheit oft auf taktile Leitelemente, Rampen oder das Absenken von Kanten reduziert. Das greife zu kurz: Wer Mobilität für alle ermöglichen wolle, müsse durchgängige Verkehrsverbindungen schaffen, die zu Fuß, mit dem Rollstuhl sowie dem ÖPNV genutzt werden können. Auch zu kurze Grünphasen an Ampeln, unübersichtliche Kreuzungsgestaltungen und zugeparkte Sichtbeziehungen an Fahrbahnquerungen seien Barrieren. Und häufig würden sichere Wege durch das Zuparken von Kreuzungen oder auf dem Gehweg abgestellte E-Scooter blockiert. Die Ordnungsbehörden seien dafür verantwortlich, solche Hindernisse schnell zu entfernen und damit ihren Beitrag zur Barrierefreiheit zu leisten.

Vorübergehende Einschränkungen

Gleichzeitig biete ein barrierefreier Verkehrsraum auch Vorteile für Menschen ohne Behinderung, die zum Beispiel durch eine Operation oder eine Verletzung vorübergehend eingeschränkt sind. Oder diejenigen, die mit Rollator, Gepäck oder Kinderwagen unterwegs seien. „Wir alle können sehr schnell vorübergehend oder dauerhaft in unserer Mobilität eingeschränkt werden“, sagt Wirsch.

Der DVR werde sich im Sinne der [Vision Zero](#) weiter dafür engagieren, dass alle Menschen sicher unterwegs sein können. Dabei setze er sich auch für eine aktive, vor allem aber sichere Teilnahme von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen am Straßenverkehr ein.

[Hier geht es zur Ausgabe „Anforderungen an eine barrierefreie Mobilität im Straßenverkehr“ der DVR-Schriftenreihe Verkehrssicherheit](#)

FUSSVERKEHRSSTRATEGIE SETZT KLARES ZEICHEN

Die [Fußverkehrsstrategie der Bundesregierung](#) setzt nach Auffassung des DVR ein klares Zeichen für die systematische und dauerhafte Förderung eines fußgängerfreundlichen Straßenverkehrs und betont die Gleichrangigkeit der Verkehrsbeteiligung. Für konkrete Maßnahmen zur Umsetzung der Fußverkehrsstrategie müssten aber auch die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen bereitgestellt werden.



Der Sicherheit des Fußverkehrs muss eine größere Bedeutung zukommen.

Foto: Christian Müller – stock.adobe.com

Nationaler Fußverkehrsplan

In den kommunalen Verwaltungen müsse der Fußverkehr als eigenständiger Bereich etabliert werden. Dazu gehöre auch entsprechendes Personal. Zudem brauche es Förderprogramme für die kommunale Planung, die Sanierung und den Bau von Fußverkehrsinfrastruktur. „Insgesamt muss der Sicherheit des Fußverkehrs im Sinne der Vision Zero eine größere Bedeutung zukommen“, fordert DVR-Hauptgeschäftsführer Stefan Grieger. Er spricht sich deshalb dafür aus, dass die Bundesregierung die jetzige Fußverkehrsstrategie zu einem Nationalen Fußverkehrsplan weiterentwickelt, analog zum Nationalen Radverkehrsplan. Dafür sollte ein verbindlicher Zeit- und Maßnahmenplan erstellt werden.

Besondere Gefährdung

Fußgängerinnen und Fußgänger sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Das gilt vor allem für Kinder und ältere sowie mobilitätseingeschränkte Menschen. Im Jahr 2023 sind 437 zu Fuß Gehende im Straßenverkehr ums Leben gekommen, 28.470 wurden verletzt, davon 5.368 schwer. Zu vielen Unfällen mit Pkw kommt es an Stellen, an denen Fußgängerinnen und Fußgänger Straßen überqueren. Dabei zeigen sich zwei immer wieder auftretende Problembereiche: Dies sind zum einen Stellen, an denen es keine Fußgängerampeln, Zebrastreifen oder Verkehrsinseln gibt. Zum anderen geschieht rund ein Drittel aller Fußverkehrsunfälle an Kreuzungen und Einmündungen. Um die Sicht in Kreuzungsbereichen zu verbessern, sollte laut DVR ein Halt- und Parkverbot von je zehn Metern von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten eingeführt werden.

An Ampeln sollte der Fußverkehr möglichst konfliktfrei mit eigenen Signalphasen geführt werden. Das gelte besonders dann, wenn erforderliche Sichtfelder auf zu Fuß Gehende nicht freigehalten werden können, zum Beispiel bei Häuservorsprüngen, bei viel Abbiegeverkehr oder hohen Abbiegegeschwindigkeiten. Diese Forderung stehe auch im Einklang mit einer Empfehlung des Deutschen Verkehrsgerichtstages, die ebenfalls eine konfliktfreie Ampelschaltung vorsieht.

Zudem könne eine niedrige Fahrgeschwindigkeit helfen, Verkehrsunfälle zu vermeiden oder zumindest die Verletzungsschwere zu reduzieren.

UNFÄLLE DURCH NICHT EINGEFAHRENE AUFBAUTEN TECHNISCH VERHINDERN



Lkw mit Hubladebühnen, Kipp- oder Kranaufbauten haben eines gemeinsam: Ihre kraftbetriebenen Aufbauten oder Aufbauteile können bei verschiedenen Arbeitsstellungen über die Fahrzeugumrisse hinausragen und Unfälle verursachen, wenn sie vor Abfahrt nicht in eine verkehrssichere Position gebracht wurden.

Der DVR schlägt dem [Bundesverkehrsministerium](#) sowie den Nutzfahrzeug- und Aufbauherstellern daher vor, dass die Geschwindigkeit oder die Fahrbewegung des Fahrzeugs automatisch eingeschränkt wird, wenn sich deren kraftbetriebene Aufbauten oder Aufbauteile nicht in der sicheren Fahrstellung befinden. Zudem sollen Fahrende solcher Fahrzeuge optisch und akustisch gewarnt werden.

„Beim Fahren mit Aufbauten in Arbeitsstellung besteht eine erhöhte Kollisionsgefahr mit Brücken, Ampeln, Freileitungen oder seitlich neben dem Fahrzeug befindlichen Hindernissen“, erklärt Hans Heßner von der [Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation \(BG Verkehr\)](#). Er ist Mitglied im [DVR-Vorstandsausschuss Fahrzeugtechnik](#) und wirkte maßgeblich am entsprechenden Vorstandsbeschluss mit. „Bei solchen Unfällen werden jedes Jahr sowohl Fahrzeuginsassen als auch Personen im Umfeld der Fahrzeuge schwer oder tödlich verletzt“, erläutert der Experte. Des Weiteren entstehen durch die Kollisionen schwere Schäden an der Verkehrsinfrastruktur.

Technische Sicherheitsausstattung bereits verfügbar

Die erforderliche Technik sei laut Heßner bereits jetzt auf dem Markt verfügbar. „Die grundlegende Problematik liegt im Austausch der Information zwischen dem Aufbau und dem Fahrzeug. Normierte Schnittstellen sind dafür größtenteils nicht vorgesehen. Das sollte unbedingt geändert werden“, betont er. Das Ministerium solle sich zudem auf nationaler sowie internationaler Ebene dafür einsetzen, gesetzliche Anforderungen zu erlassen, die die Ausstattung von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit kraftbetriebenen Aufbauten mit vorgenannten Systemen verpflichtend vorschreibt. „Mit diesen technischen Vorgaben könnten wir jedes Jahr diese Unfälle mit Verletzten und Getöteten verhindern“, resümiert Heßner.

Im DVR hat man große Erwartungen an die verbindliche Einführung der technischen Sicherheitsausstattungen. „Wir sehen hier ein großes Potenzial zur Vermeidung schwerer und tödlicher Unfälle und erwarten eine signifikante Verbesserung der Verkehrssicherheit, die allen Verkehrsteilnehmenden zugutekommt“, sagt DVR-Hauptgeschäftsführer Stefan Grieger.

Den vollständigen Vorstandsbeschluss finden Sie [hier](#).

Weitere Beschlüsse und Informationen zum Thema Fahrzeugtechnik sind [hier](#) abrufbar.

INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR

Der DVR und der [Europäische Verkehrssicherheitsrat \(ETSC\)](#) sprechen sich gemeinsam dafür aus, auch auf der europäischen Ebene massiv in die Straßenverkehrsinfrastruktur zu investieren.



Foto: etair – stock.adobe.com

Beide Organisationen begrüßen das klare Bekenntnis der potenziellen Koalitionspartner, massiv in die Straßenverkehrsinfrastruktur zu investieren. Neben der Bedeutung für die volkswirtschaftliche Leistungsfähigkeit sei auch der effektive Schutz von Leib und Leben der Verkehrsteilnehmenden von einer Modernisierung der Infrastruktur abhängig.

Moderne Infrastruktur rettet Leben

„Die marode Infrastruktur ist nicht nur lästig und ein Hemmnis für die Leistungsfähigkeit unserer Volkswirtschaft. Sie bietet auch unzureichenden Schutz vor schweren Verkehrsunfällen. Das betrifft besonders die Landstraßen, auf denen rund 60 Prozent der Verkehrstoten zu beklagen sind“, sagt DVR-Präsident Manfred Wirsch. Ein großer Teil des Straßennetzes sei nach völlig veralteten Standards gebaut und über die Jahrzehnte nur notdürftig instand gehalten worden. „Dadurch passen vielerorts die gefahrenen Geschwindigkeiten und der Sicherheitszustand der Infrastruktur nicht zusammen. Wir brauchen Straßen, die nach dem Stand der Technik geplant und gebaut sind“, fordert er. „Moderne Infrastruktur ist deutlich sicherer und rettet Menschenleben. Nebenbei senkt sie die Unfallkosten und hat damit auch langfristig einen wirtschaftlichen Vorteil“, ergänzt Wirsch. Verkehrsunfälle kosten die deutsche Volkswirtschaft nach Berechnungen der [Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen \(BASt\)](#) pro Jahr rund 37 Milliarden Euro.

Investitionen in europäische Straßennetze

Das unterstreicht auch ETSC-Präsident Professor Walter Eichendorf: „Deutschland hat mit dem Bekenntnis zur Investition in die Infrastruktur vorgelegt. Wir setzen uns dafür ein, auf europäischer Ebene der gleichen Logik zu folgen. Investitionen in moderne Infrastruktur retten Leben und stärken die Wirtschaft.“ Bei den Mitte des Jahres anstehenden Verhandlungen über den mittelfristigen Finanzrahmen der EU von 2028 bis 2034 müssten diese Ziele gleichermaßen Niederschlag finden. Auch zukünftig werde ein starker [Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung \(EFRE\)](#) gebraucht. Viele Ortsdurchfahrten in strukturschwachen Regionen könnten nur dank des EFRE modernisiert und damit verkehrssicher gemacht werden. „Ohne ambitionierte Investitionen in die europäischen Straßennetze sind die europäischen Ziele zur Umsetzung der [Vision Zero](#) nicht zu erreichen“, betont Eichendorf.

Wichtig ist beiden Organisationen die Verlässlichkeit der öffentlichen Investitionen: „Nur wenn Mittel über mehrere Jahre zuverlässig bereitstehen, können auf allen staatlichen Ebenen und in der Planungs- und Bauwirtschaft die personellen Kapazitäten aufgebaut und vorgehalten werden, um die Modernisierung effizient und in hoher Qualität vornehmen zu können“, erklären beide Präsidenten unisono.



Zahl der Verkehrstoten in der EU geht leicht zurück

Nach vorläufigen Zahlen der [Europäischen Kommission](#) sind im Jahr 2024 in der EU rund

19.800

††††††
Menschen

im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Das ist im Vergleich zu 2023 ein leichter Rückgang um drei Prozent. Die Verringerung sei zwar ein Schritt in die richtige Richtung, reiche aber nicht aus, so EU-Verkehrskommissar Apostolos Tzitzikostas: „Wir müssen unsere Bemühungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit verstärken, insbesondere für gefährdete Verkehrsteilnehmer und in risikoreichen Bereichen wie Landstraßen. Unser Ziel bleibt null Verkehrstote.“

In den vergangenen fünf Jahren ist die Zahl der Verkehrstoten in Griechenland, Spanien, Frankreich und Italien nur geringfügig zurückgegangen. In Irland und Estland ist sie sogar gestiegen. Im Gegensatz dazu verzeichnen Bulgarien, Dänemark, Litauen, Polen und Slowenien große Fortschritte auf dem Weg zum Ziel einer 50-prozentigen Reduzierung.

Schweden und Dänemark sind mit einer niedrigen Zahl von 20 beziehungsweise 24 Todesfällen pro eine Million Einwohner nach wie vor die sichersten Länder in Bezug auf die Verkehrssicherheit. Rumänien mit 77 und Bulgarien mit 74 Todesfällen pro eine Million Einwohner gehören weiter zu den Ländern mit den höchsten Todesraten, haben aber mit einem Rückgang von über 20 Prozent seit 2019 erhebliche Fortschritte erzielt. Der EU-Durchschnitt liegt bei 44 Verkehrstoten pro eine Million Einwohner, in Deutschland bei 33.

Gefährdete Verkehrsteilnehmende, darunter Fußgängerinnen und Fußgänger, Rad- und Motorradfahrende, machen fast 70 Prozent der städtischen Todesopfer aus. Das unterstreicht den dringenden Bedarf an verbesserten Sicherheitsmaßnahmen zu ihrem Schutz.

Im Jahr 2018 hatte sich die EU das Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten – und erstmals auch der Schwerverletzten – bis 2030 um 50 Prozent zu senken.

WHO: REDUZIERUNG TÖDLICHER UNFÄLLE



Foto: mitifoto – stock.adobe.com

Verkehrsunfälle fordern jedes Jahr weltweit fast 1,2 Millionen Menschenleben, das sind mehr als zwei Tote pro Minute. Bei Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen im Alter von fünf bis 29 Jahren sind Unfälle im Straßenverkehr die häufigste Todesursache.



Auf der [vierten Globalen Ministerkonferenz zur Straßenverkehrssicherheit](#), die vom Königreich Marokko und der [Weltgesundheitsorganisation \(WHO\)](#) in Marrakesch ausgerichtet wurde, gingen führende Politikerinnen und Politiker aus rund 50 Staaten neue nationale Verpflichtungen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ein. In der Erklärung von Marrakesch werden die Regierungen aufgefordert, die Verkehrssicherheit zu einer politischen Priorität zu machen und eine nachhaltige Finanzierung sicherzustellen. Zudem sollen Maßnahmen vorangetrieben werden, um das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 zu halbieren, zu erreichen.

So wird Bangladesch das erste nationale Verkehrssicherheitsgesetz des Landes erlassen. Kolumbien möchte dafür sorgen, dass in mehr Städten Geschwindigkeitsbegrenzungen von 50 km/h und 30 km/h eingeführt werden. Guinea wird die [Afrikanische Charta für Verkehrssicherheit](#) ratifizieren und die Vorschriften an die internationalen Standards anpassen. Die Elfenbeinküste will die Helmtragequote bei Motorradfahrenden bis 2027 auf 90 Prozent erhöhen.



NÖTIGUNG IM STRASSENVERKEHR NIMMT ZU

Aggressives Verhalten wie Fluchen, Hupen, andere Bedrängen oder Ausbremsen hat auf unseren Straßen sehr häufig das Steuer übernommen. Das belegt auch die aktuelle [polizeiliche Kriminalstatistik](#): Die Fälle von Nötigung im Straßenverkehr nehmen zu. Für das Jahr 2024 konnten 37.614 Fälle nachgewiesen werden, eine Zunahme von 3,5 Prozent im Vergleich zu 2023.

Foto: dusan petkovic
– stock.adobe.com

„Wir appellieren an alle Verkehrsteilnehmenden, partnerschaftlich und rücksichtsvoll miteinander umzugehen“, mahnt DVR-Präsident DVR Manfred Wirsch vor dem Hintergrund der zunehmenden Fälle von Nötigung im Straßenverkehr. Zumal von einer weitaus höheren Dunkelziffer auszugehen sei.

Hektischer Lebensalltag

Autofahrende fühlen sich in ihrem Fortkommen behindert, Radfahrende von vermeintlich rücksichtslosen Autofahrenden benachteiligt, Fußgängerinnen und Fußgänger ärgern sich über Radfahrende oder E-Scooter-Fahrende, die verbotenerweise auf dem Gehweg unterwegs sind. Der Straßenverkehr gehört zu den größten Ärgernissen unseres Alltags. „Unser Lebensalltag ist geprägt von Stress und Hektik, der zunehmende und komplexer werdende Straßenverkehr verschärft diese Problematik. Das führt leider viel zu oft zu unüberlegten und aggressiven Reaktionen. Diese Verhaltensweisen sind nicht nur gefährlich, sondern sie schüren auch ein Klima der Angst und Unsicherheit auf unseren Straßen“, erläutert Wirsch. Zudem überrasche es nicht, dass die meisten Fälle von Nötigung im stressigen morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr zu verzeichnen seien.

Frustrierende Situationen

Woran liegt es, dass so viele Menschen im Straßenverkehr oft die Nerven verlieren? Die Einflussfaktoren für aggressives Fahrverhalten sind bekannt: dazu zählen frustrierende Situationen im Straßenverkehr, zum Beispiel Stau oder lange Wartezeiten an Ampeln, räumliche Enge, Stress, Gefühle der Überforderung oder Zeitdruck. „Hinzu kommt das gängige psychologische Phänomen der Externalisierung: Die Gründe, über die man sich ärgert, und für die man selbst verantwortlich ist, werden gerne bei den anderen Verkehrsteilnehmenden gesucht“, sagt Wirsch.

Arbeitsplatz Straße

Eine Gruppe, die Aggression im Straßenverkehr besonders hart trifft, sind Menschen am Arbeitsplatz Straße. Wirsch: „Wer auf der Straße arbeitet, hält den Verkehr am Laufen. Baustellen, Liefer- und Entsorgungsdienste oder Rettungskräfte sind keine Störung, sondern Voraussetzung für funktionierende Verkehrswege, Wirtschaft und eine gute Notfallversorgung. Wir alle profitieren davon, wenn Mobilität sicher, fair und gut organisiert ist. Der Schutz von Beschäftigten auf der Straße erhöht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.“

Härtere Konsequenzen

Welche Möglichkeiten gibt es, aggressives Verhalten besser in den Griff zu bekommen? In einer repräsentativen Umfrage im Auftrag des DVR Ende 2024 waren fast zwei Drittel aller Befragten (63 Prozent) der Meinung, dass härtere Konsequenzen bei aggressionsbedingtem Fehlverhalten, beispielsweise in Form von Bußgeldern, Punkten oder Fahrverboten, dazu beitragen könnten, Aggressionen im Straßenverkehr abzuschwächen. Jeweils rund ein Drittel der Befragten meinte, dass folgende Maßnahmen hilfreich sein könnten: die Aufnahme eines Zusatzmoduls „Aggression“ in die Fahrausbildung, das über rücksichtsvolles und achtsames Verhalten informiert (33 Prozent) sowie mehr Aufklärung in den Medien und sozialen Netzwerken, um rücksichtsvolles und achtsames Verhalten im Straßenverkehr bewusst zu machen (32 Prozent).

➔ Weitere Informationen zum Thema Aggression im Straßenverkehr bietet die aktuelle Ausgabe der DVR-Schriftenreihe Verkehrssicherheit ☞

➔ Hier geht es zur Kampagne der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) gegen Gewalt bei der Arbeit, im Ehrenamt und in der Bildung ☞

WIE AGGRESSIV GEHT ES AUF UNSEREN STRASSEN ZU?

Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsbefragung

Im Auftrag des DVR hat das Meinungsforschungsinstitut Forsa eine repräsentative Befragung zum Thema Aggression im Straßenverkehr durchgeführt. Befragt wurden 1.000 Personen, die zumindest gelegentlich selbst Auto fahren. Die Erhebung wurde vom 27. September bis 8. Oktober 2024 online durchgeführt.

Beim Autofahren haben wir alle unsere Gewohnheiten, wie häufig wir fahren, wie schnell oder wie wir uns gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden verhalten. Wie sieht das bei Ihnen aus? Einmal angenommen Sie sind auf einer Straße unterwegs, die 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit ausweist, Ihrer Meinung nach aber 50 km/h zulassen sollte.

Ärgern Sie sich, wenn vor Ihnen jemand fährt, der sich strikt an die Geschwindigkeitsbegrenzung hält?

6 % ja, oft

39 % ja, manchmal

55 % nein, nie

Drängeln und zu dicht auffahren

Wenn andere von hinten drängeln und zu dicht auffahren, bleibt die große Mehrheit der Autofahrenden eigenen Angaben zufolge entspannt und fährt weiter so wie bisher und nicht schneller: Eine entsprechende Aussage halten 72 Prozent für auf sie voll und ganz oder eher zutreffend.

54 Prozent geben an, dass es auf sie voll und ganz oder eher zutrifft, dass sie in einer solchen Situation Platz machen würden, sodass das andere Auto vorbeifahren kann, auch wenn sie genervt sind.

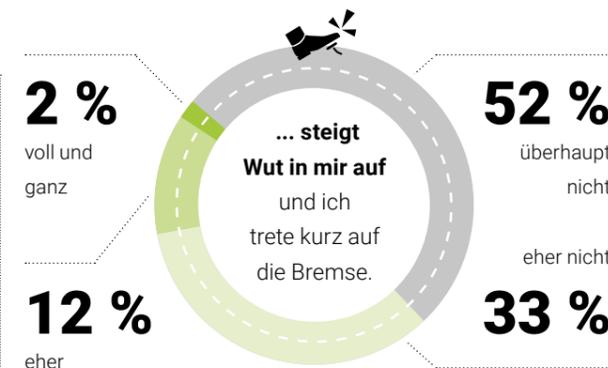
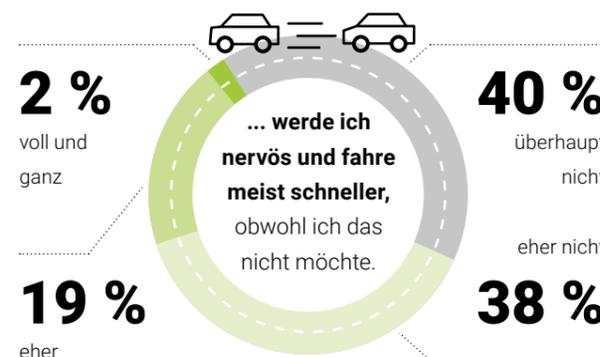
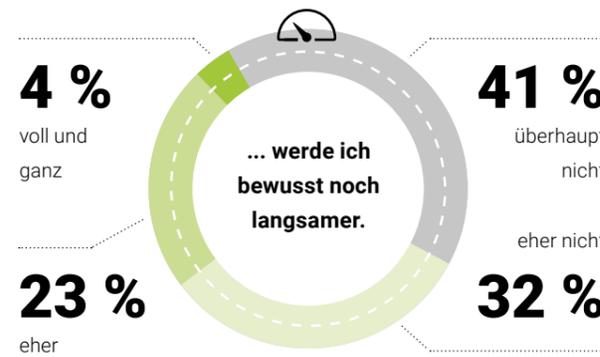
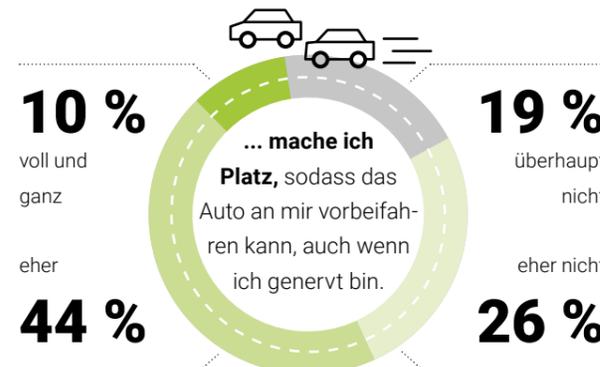
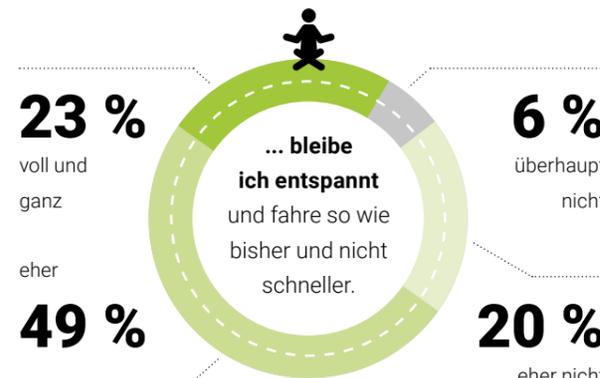
Dass sie bewusst noch langsamer werden, wenn andere von hinten drängeln und zu dicht auffahren, trifft eigenen Angaben zu Folge auf etwa ein Viertel der Befragten (27 Prozent) voll und ganz bzw. eher zu.

Auf etwa jede/n fünfte/n Autofahrer/in (21 Prozent) trifft gemäß eigener Aussage zu, dass er oder sie nervös wird und meist schneller fährt, obwohl er oder sie das nicht möchte, wenn jemand von hinten drängelt und zu dicht auffährt.

Dass in ihnen Wut aufsteigt und sie kurz auf die Bremse treten, wenn ein anderer Fahrer oder eine andere Fahrerin von hinten drängelt und zu dicht auffährt, trifft eigenen Angaben zu Folge auf 14 Prozent der Autofahrenden (eher) zu.

Wenn ein anderer Fahrer oder eine andere Fahrerin von hinten drängelt und zu dicht auffährt, ...

■ voll und ganz ■ eher ■ eher nicht ■ überhaupt nicht



Unter 30-Jährige geben tendenziell häufiger als ältere Autofahrende an, dass sie, wenn ein anderer Fahrer oder eine andere Fahrerin von hinten drängelt und zu dicht auffährt, nervös werden und meist schneller fahren, obwohl sie das nicht möchten. Männer und über 60-Jährige geben überdurchschnittlich oft an, dass sie in einer solchen Situation entspannt bleiben und so wie bisher weiterfahren und nicht schneller werden.

Reaktionen hinter einem langsameren Fahrzeug

Wenn sie auf der Autobahn hinter einem langsameren Fahrzeug fahren müssen und unmittelbar keine Möglichkeit besteht, zu überholen, bleibt die große Mehrheit der Autofahrenden (92 Prozent) eigenen Angaben zufolge ruhig und wartet, bis sich eine Überholmöglichkeit ergibt.

Die große Mehrheit (86 Prozent) gibt zudem an, dass es auf sie voll und ganz bzw. eher zutrifft, dass sie in einer solchen Situation Abstand halten, auch wenn sie sich über das langsamere Fahrzeug ärgern.

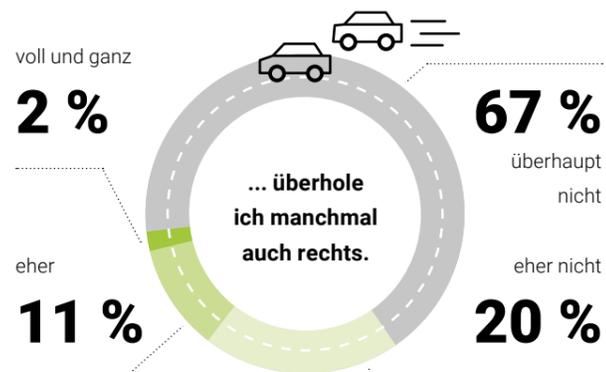
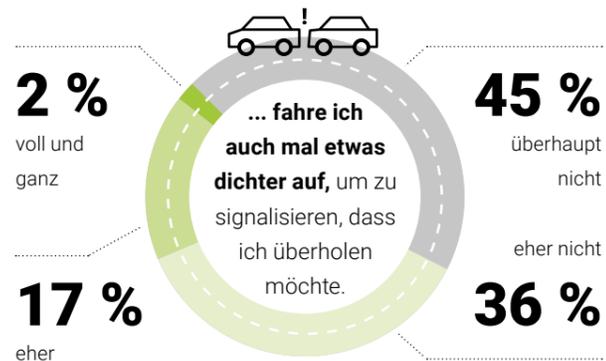
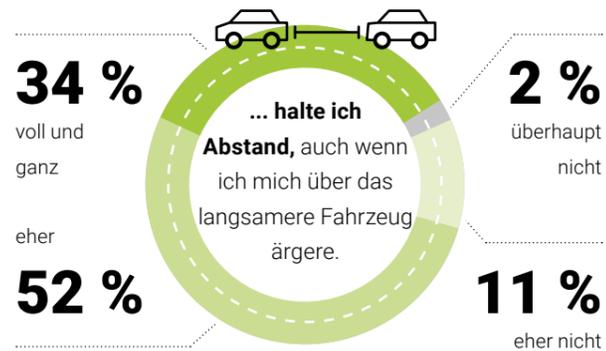
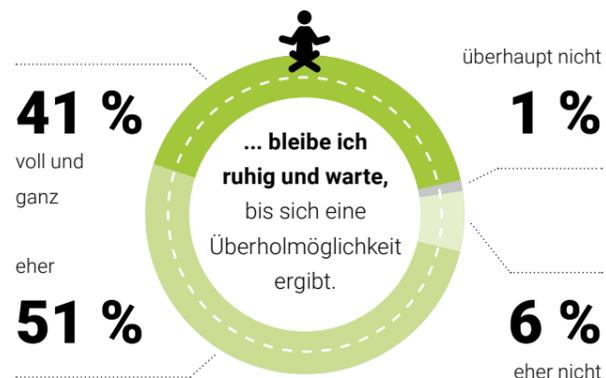
19 Prozent sagen, dass es auf sie (eher) zutrifft, in einer solchen Situation auch mal etwas dichter aufzufahren, um zu signalisieren, dass sie überholen möchten. Etwa ein Drittel (36 Prozent) gibt an, dass dies auf sie eher nicht zutrifft und 45 Prozent sagen, dass dies auf sie überhaupt nicht zutrifft.

Dass es auf sie (eher) zutrifft, auch mal rechts zu überholen, wenn sie auf der Autobahn hinter einem langsameren Fahrzeug fahren müssen und unmittelbar keine Möglichkeit besteht, zu überholen, sagen 13 Prozent. 20 Prozent geben an, dass dies eher nicht auf sie zutrifft und 67 Prozent sagen, dass dies überhaupt nicht auf sie zutrifft.

Nur wenige Autofahrende (acht Prozent) sagen, dass sie in einer solchen Situation der langsameren Fahrerin bzw. dem langsameren Fahrer, sobald sich eine Gelegenheit bietet, zeigen, wie sehr sie genervt und verärgert sind.

Wenn ich auf der Autobahn hinter einem langsameren Fahrzeug fahren muss und unmittelbar keine Möglichkeit besteht, zu überholen, ...

■ voll und ganz ■ eher ■ eher nicht ■ überhaupt nicht



Dass sie auch mal etwas dichter auffahren, um zu signalisieren, dass sie überholen möchten sowie manchmal auch rechts überholen, wenn sie auf der Autobahn hinter einem langsameren Fahrzeug fahren und unmittelbar keine Möglichkeit besteht, zu überholen, sagen am ehesten die 30- bis 44-Jährigen.

Während Frauen etwas häufiger als Männer angeben, in einer solchen Situation Abstand zu halten, auch wenn sie sich über das langsamere Fahrzeug ärgern, sagen Männer häufiger als Frauen, dass sie in einer solchen Situation auch mal etwas dichter auffahren, um zu signalisieren, dass sie überholen möchten.

Eindämmung von Aggression

Fast zwei Drittel aller Befragten (63 Prozent) sind der Meinung, dass härtere Konsequenzen bei aggressionsbedingtem Fehlverhalten, beispielsweise in Form von Bußgeldern, Punkten oder Fahrverboten dazu beitragen können, Aggressionen im Straßenverkehr einzudämmen.

Jede/r Zweite glaubt, dass verpflichtende Schulungen bei aggressionsbedingtem Fehlverhalten zur Eindämmung von Aggression im Straßenverkehr geeignet seien.

39 Prozent sagen, dass häufigere Kontrollen und eine stärkere Polizeipräsenz Aggressionen im Straßenverkehr vermindern können.

Jeweils rund ein Drittel der Befragten ist der Meinung, dass verstärkte Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in den Schulen (34 Prozent), die Aufnahme eines Zusatzmoduls „Aggression“ in die Fahrausbildung, das über rücksichtsvolles und achtsames Verhalten informiert (33 Prozent), Tempolimits (z.B. 30 km/h innerorts, 80 km/h auf Landstraßen, 130 km/h auf Autobahnen) (33 Prozent) sowie mehr

Aufklärung in den Medien und sozialen Netzwerken, um rücksichtsvolles und achtsames Verhalten im Straßenverkehr bewusst zu machen (32 Prozent), hilfreiche Maßnahmen zur Eindämmung von Aggression im Straßenverkehr sind. 21 Prozent gehen davon aus, dass automatisierte Fahrzeuge zu einer Eindämmung von Aggression im Straßenverkehr führen.

Als weitere Maßnahmen haben die Befragten zudem spontan vereinzelt die Einführung einer Mindestgeschwindigkeit und ein stärkeres Vorgehen gegen Langsamfahrende, die regelmäßige oder altersbedingte Überprüfung der Fahrtauglichkeit, die Verbesserung des gesellschaftlichen Miteinanders, eine adaptive Verkehrssteuerung (z.B. situativ angepasste Tempolimits) sowie das Vorantreiben der Verkehrswende (je ein Prozent) genannt.

Neun Prozent gehen davon aus, dass keine der aufgeführten Maßnahmen etwas bewirken wird.

Welche Maßnahmen können Ihrer Meinung nach dazu beitragen, Aggressionen im Straßenverkehr einzudämmen? (Mehrfachnennungen möglich)

- 63 % härtere Konsequenzen bei aggressionsbedingtem Fehlverhalten (Bußgelder, Punkte, Fahrverbote)
- 51 % verpflichtende Schulungen bei aggressionsbedingtem Fehlverhalten
- 39 % häufigere Kontrollen und stärkere Polizeipräsenz
- 34 % verstärkte Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in den Schulen
- 33 % Zusatzmodul „Aggression“ in der Fahrausbildung, das über rücksichtsvolles und achtsames Verhalten informiert
- 33 % Tempolimits (z.B. 30 km/h innerorts, 80 km/h auf Landstraßen, 130 km/h auf Autobahnen)
- 32 % mehr Aufklärung in den Medien und sozialen Netzwerken, um rücksichtsvolles und achtsames Verhalten im Straßenverkehr bewusst zu machen
- 21 % automatisierte Fahrzeuge
- 9 % keine dieser Maßnahmen wird etwas bewirken

Befragte aus Großstädten sind häufiger als solche aus kleineren Orten unter 5.000 Einwohnerinnen und Einwohnern der Meinung, dass härtere Konsequenzen bei aggressionsbedingtem Fehlverhalten, verpflichtende Schulungen bei aggressionsbedingtem Fehlverhalten sowie mehr Aufklärung in den Medien und sozialen Netzwerken geeignete Maßnahmen zur Eindämmung von Aggression im Straßenverkehr sind.



Aggressionen im Straßenverkehr sind ein gravierendes Problem, das sowohl die Sicherheit als auch das Wohlbefinden aller Verkehrsteilnehmenden beeinträchtigen kann. Stress, Zeitdruck und ungeduldige Fahrweise können leicht zu Konflikten führen. Es ist wichtig, sich bewusst zu machen, dass wir alle im Straßenverkehr unsere eigenen Herausforderungen haben.

Ein respektvoller Umgang, Geduld und rücksichtsvolles Verständnis können dazu beitragen, die Situation zu entschärfen und eine sicherere und angenehmere Fahrt für alle zu gewährleisten. Wir brauchen mit Blick auf Interaktionen und von Aggressionen geprägten Konflikten im Straßenverkehr eine ‚Vision Harmony‘. Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, Aggressionen zu reduzieren und ein positives Miteinander im Straßenverkehr zu fördern.

Privatdozent Dr. med. Christopher Spering
Vorsitzender des DVR-Vorstandsausschusses Verkehrsmedizin

MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND

Nach der aktuellen Studie „[Mobilität in Deutschland 2023](#)“ [↗](#) haben sich das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung im Befragungszeitraum 2023/2024 im Vergleich zur Vorgängerstudie im Jahr 2017 verringert. Aktuell werden von der Bevölkerung in Deutschland täglich bundesweit rund 250 Millionen Wege (minus drei Prozent) und 3.000 Millionen Kilometer Wegstrecke (minus 7 Prozent) zurückgelegt. Ausschlaggebend hierfür ist der Rückgang des motorisierten Individualverkehrs (MIV).

Auch die Entwicklung der Verkehrsmittelanteile an den zurückgelegten Wegen (der sogenannte Modal Split) zeigt einen leichten Bedeutungsrückgang beim MIV und leichte Steigerungen beim Wegeanteil des öffentlichen Verkehrs (zehn Prozent der Wege im Jahr 2017 auf elf Prozent 2023) sowie Stabilität im Radverkehr (elf Prozent). Der Fußverkehr erlebt eine Renaissance und hat die höchsten Zuwächse (22 Prozent im Jahr 2017 auf 26 Prozent 2023). Der Anteil der Wege, die Fahrende hinter dem Lenkrad zurücklegen, liegt bei 40 Prozent. Die Mitfahrt im MIV erreicht 13 Prozent. 2017 lagen diese Anteile des MIV noch höher. Auto & Co. behalten aufgrund ihres hohen Wegeanteils dennoch eine dominante Bedeutung. Noch deutlicher wird dies bei der zurückgelegten Wegstrecke: knapp drei Viertel aller Kilometer werden individuell motorisiert zurückgelegt. Im ländlichen Raum bleibt das Auto für nahezu alle Verkehrsteilnehmenden unverzichtbar. Mehr als 60 Prozent der Wege entfallen auf den MIV.

In Städten hingegen nimmt die Nutzung von Fahrrädern und Fußwegen zu, während die Dominanz des Autos abnimmt: 31 Prozent der Wege legen die Bewohnerinnen und Bewohner der großen Metropolen zu Fuß zurück – fast so viele wie mit dem MIV (33 Prozent). Das Fahrrad erreicht in den Metropolen einen Wegeanteil von 15 Prozent, Bus und Bahn von 21 Prozent.

Der Radverkehr profitiert außerdem von einer immer größeren Zahl an elektrisch unterstützten Pedececs. Deren Anteil hat zugenommen und macht bundesweit mittlerweile ein Drittel der Fahrrad-Kilometer aus. Die Fahrradflotte ist von 75 Millionen Rädern 2017 auf 80 Millionen Räder 2023 gewachsen, davon mittlerweile ein Viertel mit Elektromotor.

Für die Studie „[Mobilität in Deutschland](#)“ wurden zwischen Mai 2023 und Juni 2024 rund 420.000 Personen zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt.



MiD
Mobilität in Deutschland

Grafik: Bundesministerium für Verkehr

MIT EINEM DIGITALEN MENTOR DAS EIGENE FAHRKÖNNEN VERBESSERN?

Reflektiert und souverän Motorrad fahren zu können, ist ein sehr wichtiger Sicherheitsfaktor. Es gibt daher gute Gründe, das eigene Fahrvermögen immer wieder zu verbessern.



Ein technisches Hilfsmittel, um das eigene Fahrkönnen zu verbessern, könnten zukünftig Smartphone-Apps sein, die als digitaler Mentor fungieren und mit Feedback, Anreizen und Tipps Einfluss auf den Fahrstil nehmen, um sicherer unterwegs zu sein. Ob so ein digitaler Assistent in der Praxis funktioniert und inwieweit Motorradfahrende durch eine App-Nutzung tatsächlich ihr Fahrvermögen steigern, hat der Hersteller [Yamaha](#) [↗](#) in einer [Studie](#) [↗](#) untersucht.

Männer und Frauen verschiedener Altersgruppen und mit unterschiedlicher Fahrpraxis haben innerhalb von zwei Monaten regelmäßig ein festgesetztes Mindestmaß an Strecke auf dem Motorrad zurückgelegt und dabei eine App genutzt, die Fahrdaten gesammelt hat. Damit wurde zunächst das individuelle Fahrverhalten analysiert, um im nächsten Schritt aktiv Einfluss auf dieses Verhalten zu nehmen. Dies geschah durch Rückmeldungen zu gefährlichen Situationen, aber auch zu gelungenen Fahrmanövern sowie durch Anreize, sich zu verbessern, und das Anzeigen von Tipps für sichereres Fahren.

Die Auswertung ergab, dass sich ein insgesamt leicht verbessertes und teils weniger riskantes Fahrverhalten nachweisen ließ. Am stärksten messbar war dies im Rückgang der Zahl an erlebten gefährlichen Verkehrssituationen. Zudem gaben 60 Prozent der Studienteilnehmenden in der Nachbefragung an, dass sie im Zuge der App-Nutzung eine Veränderung des eigenen Fahrverhaltens wahrgenommen hatten. Auch wenn die Entwicklung noch am Anfang steht, zeigt die Studie aber bereits jetzt, dass eine entsprechende App Anreize setzen und Hilfestellung geben kann, um sicherer unterwegs zu sein.

Sicher unterwegs auf Roller & Co

Jugendliche können in Deutschland mit dem eigenen Motorroller bereits ab 15 Jahren individuell mobil sein. Der DVR und das [Institut für Zweiradsicherheit \(ifz\)](#) [↗](#) sorgen mit ihrer Kampagne „[Sicher unterwegs auf Roller und Co](#)“ [↗](#) bereits im dritten Jahr dafür, dass dies sicher gelingen kann. Mit dem sechsten Clip der Serie liefern die beiden Partner zahlreiche Infos für die Mobilität auf zwei Rädern in allen Wetterlagen.

Egal ob Regen, Dunkelheit oder grelle Frühlingssonne – wer gut vorbereitet, informiert und ausgerüstet ist, ist sicherer unterwegs. Im neuen Clip aus der Reihe geht es in Sachen Ausrüstung um schützende Motorradbekleidung, die Regenkombi unter der Sitzbank, doppelwandige Visiere gegen lästiges Beschlagen oder auch Sonnensvisiere, die vor Blendung durch tiefstehende Sonne schützen.

„Je nach Wetterlage muss die Fahrweise entsprechend angepasst werden“, betont Kay Schulte, Referatsleiter Unfallprävention – Wege und Dienstwege beim DVR, das sichere Fahren über das ganze Jahr. Auf regennasser Fahrbahn seien abrupte Lenk- oder Bremsmanöver möglichst zu vermeiden. Rutschige Stellen wie Fahrbahnmarkierungen oder Straßenbahnschienen müssten noch vorsichtiger passiert werden. Besonders wichtig ist laut Schulte das Thema „Sichtbarkeit“: „Rechnet immer damit, von anderen übersehen zu werden.“ Reflektoren an Kleidung und Helm sowie das Verhalten der anderen vorherzusehen, erhöhen die Sicherheit.

[↗](#) Alle Informationen rund um den neuen Clip, die Kampagne und zur themenbegleitenden Broschüre sind hier zu finden [↗](#).

UDV: ALLEINUNFÄLLE VON RADFAHRENDEN

Alleinunfälle von Radfahrenden haben deutlich zugenommen. Das zeigt eine [Studie](#) der [Unfallforschung der Versicherer \(UDV\)](#). Die Unfälle sind demnach zum einen die Folge von Fehlverhalten, zum anderen sind Witterung und Infrastruktur beeinflussende Faktoren.



Starker Anstieg bei den
Alleinunfällen auf dem Fahrrad.
Foto: Martin Lukas Kim – DVR

Die Zahl der Alleinunfälle von Radfahrenden mit Personenschaden hat sich seit dem Jahr 2000 auf knapp 27.400 im Jahr 2023 verdreifacht. Bei diesen Unfällen sind 147 Personen tödlich verunglückt, rund 6.400 wurden schwer verletzt. Alleinunfälle machen mittlerweile 29 Prozent der Radverkehrsunfälle mit Personenschaden aus, ein Drittel der getöteten und 44 Prozent der schwer verletzten Radfahrenden. Zudem sei laut UDV-Leiterin Kirstin Zeidler von einer hohen Dunkelziffer auszugehen.

Witterung und Infrastruktur

Gut jeder dritte Alleinunfall steht nach Polizeiangaben im Zusammenhang mit mangelhafter Infrastruktur; Verunglückte selbst sehen hier die Hauptursache. Vor allem Bordsteinkanten und Straßenbahnschienen machen es Radfahrenden schwer. Die meisten Stürze passieren zwischen Dezember und Februar: Nässe, Laub, Eis und Schnee sind besonders gefährlich.

Fahrverhalten

Fast zwei Drittel der betroffenen Radfahrenden räumen ein, dass auch ihre Fahrweise zum Unfall führte. Laut Polizei fuhr knapp jede dritte Person, die einen Alleinunfall verursacht hat, für die jeweilige Situation zu schnell. Auch starkes Bremsen und Unaufmerksamkeit sind wesentliche Unfallursachen. Alkohol war laut Befragung bei jedem 25. Alleinunfall im Spiel – bei den polizeilich erfassten Unfällen sogar bei jedem sechsten.

Auffällig ist, dass sich alle Altersgruppen bei Alleinunfällen mit Pedelecs häufiger schwer verletzen als mit herkömmlichen Fahrrädern. „Pedelecs sind zwar per se nicht gefährlicher als klassische Räder. Sie sind aber schwerer, beschleunigen stärker und daher nicht ganz leicht zu handhaben“, erläutert Zeidler.

Sichere Radwege

Entscheidend für weniger Unfälle sind laut UDV gut befahrbare Radwege. Kommunen seien in der Pflicht, diese instand zu halten und von Laub und Schnee zu befreien. „Städte müssen Borde an Übergängen beseitigen und zu Straßenbahnschienen ausreichend Abstand schaffen – wenn nötig unter Aufgabe von Parkflächen oder eigenen Fahrradstraßen im Nebennetz“, fordert Zeidler. Radfahrende sollten in der kalten Jahreszeit besonders vorsichtig und aufmerksam fahren, auf Licht am Rad achten und Helm tragen. Beim Neukauf sei das Fahrrad-ABS zu empfehlen, vor allem für Pedelecs. Zudem seien Fahrtrainings sinnvoll.

Für die Studie untersuchte die UDV unter anderem rund 8.000 Rad-Alleinunfälle in fünf Bundesländern, Unfallhergänge von knapp 1.500 Alleinunfällen, befragte online mehr als 1.500 betroffene Radfahrende, analysierte Örtlichkeiten, zog Infrastrukturplanende, Polizei sowie Medizinerinnen und Mediziner hinzu.

VERKEHRS-PRÄVENTIONS- PREIS BADEN- WÜRTTEMBERG



Grafik:
GIB ACHT
IM VERKEHR

Noch bis zum 30. September können sich kreative Initiativen und Projekte für den [Verkehrspräventionspreis Baden-Württemberg](#) bewerben. Angesprochen werden insbesondere Kinder und Jugendliche, Fahranfängerinnen und Fahranfänger sowie Ältere. Das Mitmachen lohnt sich: Es gibt Preisgelder im Gesamtwert von über 5.000 Euro zu gewinnen.

„[Vision Zero](#), keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr, das ist unser klares Ziel. Dafür setzen sich in Baden-Württemberg viele Menschen ein. Wir lassen hier nicht locker und wollen auch andere ermutigen, einen Teil dazu beizutragen. Denn jede Idee, jedes Projekt, jedes Engagement, das den Straßenverkehr sicherer macht, zählt“, ermuntert der stellvertretende Ministerpräsident und Innenminister Baden-Württembergs Thomas Strobl, sich am Wettbewerb zu beteiligen.

Teilnehmen können alle, die zwischen dem 1. Januar 2024 und dem 30. September 2025 ein gemeinnütziges Projekt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt haben. Einsendeschluss für den Wettbewerb ist der 30. September 2025. Die Preisverleihung findet am 2. Februar 2026 im Rahmen der zweiten Verkehrssicherheitskonferenz Baden-Württemberg im CongressCentrum in Pforzheim statt.

[Bewerbungen können über die Website gib-acht-im-verkehr eingereicht werden.](#)

VERKEHRSSICHERHEIT UND EHRENAMTLICHES ENGAGEMENT

Unter dem Motto „Dein Ehrenamt. Unsere Sicherheit.“ hat die Verkehrssicherheitskampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“ des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) eine neue Initiative gestartet. Im Vordergrund steht die Anerkennung und Förderung des ehrenamtlichen Engagements im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit.

Die Kampagne nutzt den bundesweiten „Tag der Verkehrssicherheit“ am 21. Juni als Anlass, um die wertvolle Arbeit der Deutschen Verkehrswacht (DVW) ins öffentliche Bewusstsein zu rücken. Mit individuellen Bildmotiven und einer breiten medialen Kampagne spricht die Initiative allen Ehrenamtlichen ihren Dank aus und möchte gleichzeitig neue Unterstützerinnen und Unterstützer für die Verkehrssicherheitsarbeit gewinnen.

Ehrenamt als Rückgrat der Verkehrssicherheit

Ob Fahrradparcours für Kinder, Aufklärung über die Gefahren des „Toten Winkels“ oder Fahrsicherheitstrainings für Autofahrende – die Arbeit der örtlichen Verkehrswachten ist vielfältig und unverzichtbar. Gerade ehrenamtlich

Viele Kinder kennen nicht einmal die grundlegenden Verkehrsregeln.

Annekathrin Schlothauer,
Verkehrswacht Potsdam e.V.

Engagierte tragen maßgeblich zur Verkehrserziehung und Unfallprävention bei, indem sie Wissen vermitteln und Verkehrsteilnehmende aller Altersgruppen für ein sicheres Miteinander auf den Straßen sensibilisieren.

Insbesondere bei Kindern werden zunehmend größere Defizite im Bereich der Verkehrserziehung beobachtet. „Viele Kinder kennen nicht einmal die grundlegenden Verkehrsregeln. Leider wird die Verkehrserziehung im Elternhaus oft vernachlässigt – die Verantwortung bleibt dann bei Kitas und Schulen hängen. Umso wichtiger ist die Arbeit der Verkehrssicherheitsakteure, die Bildungseinrichtungen bei dieser Aufgabe unterstützen und so einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit der Jüngsten leisten“, sagt Annekathrin Schlothauer, Mitarbeiterin der Verkehrswacht Potsdam e.V.

Die neue Initiative von „Lieber sicher. Lieber leben.“ würdigt diese wertvolle Arbeit und möchte neue Freiwillige gewinnen. Interessierte können sich auf www.liebersicher.de/ehrenamt über die verschiedenen Möglichkeiten der Mitwirkung informieren und ihre örtliche Verkehrswacht in Brandenburg finden.



ADAC FORDERT BEKENNTNIS ZUR INDIVIDUELLEN MOBILITÄT



Foto: Martin Lukas Kim – DVR

Der ADAC erwartet von der neuen Bundesregierung ein klares Bekenntnis zum Auto und zu bezahlbarer Mobilität. Verkehrspolitische Entscheidungen müssten dabei stets die Sorgen der Menschen berücksichtigen, ob und wie Mobilität für den Einzelnen künftig noch möglich sei.

Um die Akzeptanz für klimafreundliche Mobilität zu verbessern, setzt der ADAC auf Anreize und Alternativen statt auf Verbote und Einschränkungen. Dies betreffe vor allem die Elektromobilität, die mit besseren Rahmenbedingungen schneller erfolgreich sein könne. Dazu zählten niedrigere Strompreise, eine gute Ladeinfrastruktur und auch mehr Transparenz im Markt.

Der Anstieg der Mobilitätskosten dürfte sich in den nächsten Jahren fortsetzen, daher sieht der ADAC die Politik in der Pflicht, den Mobilitätsalltag und die finanziellen Möglichkeiten der Menschen im Blick zu haben. So dürften sich die CO₂-Kosten insbesondere ab 2027 deutlich erhöhen und damit das Autofahren drastisch verteuern. Gleichzeitig werde für viele der Umstieg auf emissionsarme Alternativen wie ein Elektroauto aus finanziellen

Gründen weiterhin nicht möglich sein. Die Politik müsse darauf mit angemessenen Entlastungen reagieren.

Nach Ansicht des ADAC muss sich die neue Bundesregierung verstärkt auf den Erhalt und den Ausbau der Straßeninfrastruktur konzentrieren. Angesichts der Vielzahl maroder Autobahnen und Autobahnbrücken sowie knapper Haushaltsmittel müsse klar priorisiert werden, wo anstehende Arbeiten am dringendsten seien. Die Dringlichkeit erfordere zudem, dass langjährige Planungs- und Genehmigungsphasen der Vergangenheit angehören müssten.

Damit mehr Menschen die Bahn und den ÖPNV nutzen, müsse deren Attraktivität gesteigert werden. Der erforderliche Ausbau des öffentlichen Verkehrs müsse laut ADAC realistisch betrachtet werden, zumal die Maßnahmen viel Zeit und hohe Haushaltsmittel in Anspruch nehmen würden. Das Deutschlandticket ist aus Sicht des ADAC ein Erfolg und sollte beibehalten werden. Auch hier sei entscheidend, dass die Finanzierung des Tickets langfristig gesichert sei, damit es als Alternative zum Pkw seine Potenziale entfalten könne.

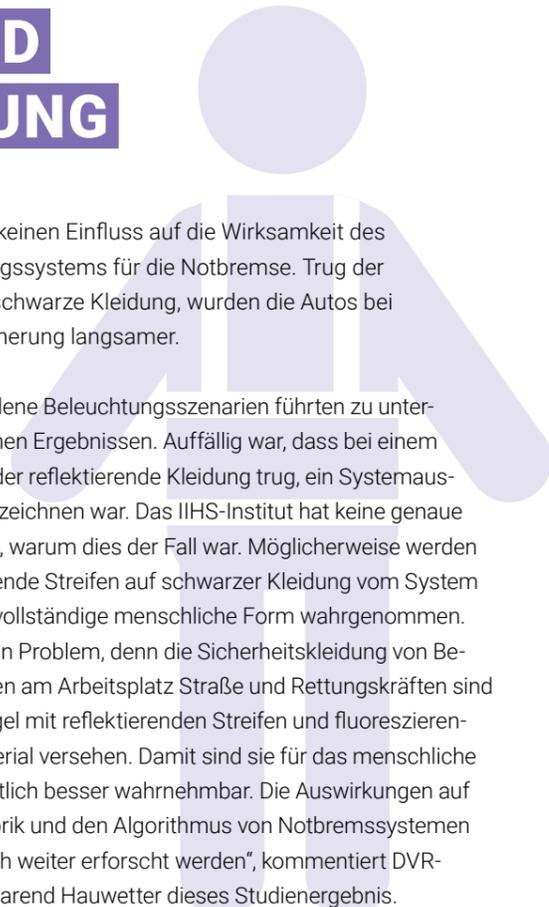
NOTBREMSSYSTEME UND REFLEKTIERENDE KLEIDUNG

Einige automatische Notbremssysteme haben bei Dunkelheit Probleme, Fußgängerinnen und Fußgänger zu erkennen, wenn diese reflektierende Kleidung tragen. Das hat eine aktuelle Untersuchung des US-amerikanischen Versicherungsinstituts für Straßenverkehrssicherheit (IIHS – Insurance Institute for Highway Safety) aufgedeckt. An der Untersuchung nahmen drei Fahrzeuge mit einem auf zu Fuß gehende Personen reagierenden Notbremssystem teil: Honda CR-V, Mazda CX-5 und Subaru Forester. Die Notbremssysteme wurden durch eine oder mehrere nach vorne gerichteten Kameras aktiviert. Zwei Systeme verfügten auch über Radar. Die Fahrzeuge wurden auf ihre Fähigkeit getestet, Fußgängerinnen und Fußgänger mit unterschiedlicher Kleidung bei 40 km/h und verschiedenen Lichtverhältnissen zu erkennen.

Bei 59 Prozent der insgesamt 167 Versuche kam es zu einer Kollision. Im Durchschnitt reduzierten die Notbremssysteme die Geschwindigkeit in allen Versuchen um 53 Prozent. Das Anbringen von Reflexionsstreifen hatte

laut IIHS keinen Einfluss auf die Wirksamkeit des Erkennungssystems für die Notbremse. Trug der Dummy schwarze Kleidung, wurden die Autos bei der Annäherung langsamer.

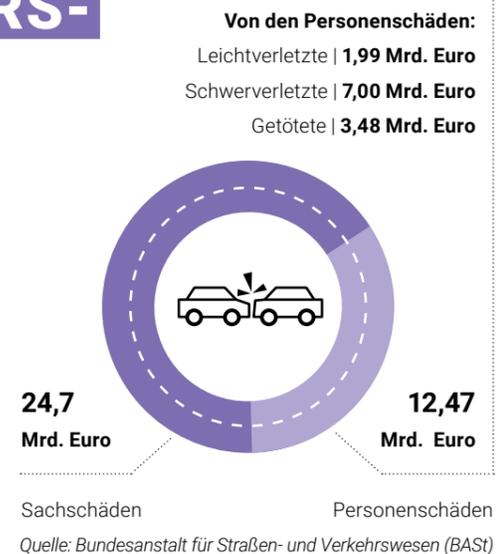
Verschiedene Beleuchtungsszenarien führten zu unterschiedlichen Ergebnissen. Auffällig war, dass bei einem Dummy, der reflektierende Kleidung trug, ein Systemausfall zu verzeichnen war. Das IIHS-Institut hat keine genaue Erklärung, warum dies der Fall war. Möglicherweise werden reflektierende Streifen auf schwarzer Kleidung vom System nicht als vollständige menschliche Form wahrgenommen. „Das ist ein Problem, denn die Sicherheitskleidung von Beschäftigten am Arbeitsplatz Straße und Rettungskräften sind in der Regel mit reflektierenden Streifen und fluoreszierendem Material versehen. Damit sind sie für das menschliche Auge deutlich besser wahrnehmbar. Die Auswirkungen auf die Sensorik und den Algorithmus von Notbremssystemen sollte noch weiter erforscht werden“, kommentiert DVR-Experte Barend Hauwetter dieses Studienergebnis.



VOLKSWIRTSCHAFTLICHE KOSTEN VON STRASSENVERKEHRSUNFÄLLEN STEIGEN

Die verkehrsbedingten Unfallkosten sind 2023 um sechs Prozent zum Vorjahr gestiegen. Sie betragen im Jahr 2023 insgesamt 37,2 Milliarden Euro, die mit 12,5 Milliarden Euro zu einem Drittel durch Personenschäden verursacht wurden. Während die Gesamtkosten für Getötete stagnieren, steigen sie für Schwerverletzte an und sinken für Leichtverletzte. Die volkswirtschaftlichen Kosten einer im Straßenverkehr getöteten Person liegen bei 1.225.152 Euro. Bei Schwerverletzten liegt der Betrag bei 131.878 Euro, bei Leichtverletzten bei 6.082 Euro.

Auf nationaler Ebene ermittelt die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) jährlich die volkswirtschaftlichen Unfallkosten.



AUTOMATISIERTE RETTUNGSGASSE

Eine von Forschenden der Rheinland-Pfälzischen Technischen Universität Kaiserslautern-Landau (RPTU) entwickelte Technik soll Rettungskräfte schneller und vor allem sicherer an ihren Einsatzort bringen. Autofahrende erhalten dabei frühzeitig die Information, dass sich ein Einsatzfahrzeug nähert – lange noch bevor das Martinshorn zu hören ist. Zudem ist die automatisierte Bildung einer Rettungsgasse möglich. Die dafür nötige Software steht nun für die Anwendung bereit.

Mit Blaulicht, hoher Geschwindigkeit und vorbei an so manch roter Ampel – für Fahrende von Rettungswagen ist ein solcher Einsatz eine pure Stresssituation. Sie müssen damit rechnen, dass andere Verkehrsteilnehmende sie nicht rechtzeitig bemerken oder auf die Schnelle nicht wissen, wohin sie ausweichen sollen. Eine kritische Situation für alle Verkehrsbeteiligten, denn dabei steigt auch das Unfallrisiko für sie selbst um 17 Prozent.

Professor Naim Bajcinca, Leiter des Lehrstuhls für Mechatronik an der RPTU, und sein Team haben eine Software entwickelt, die dafür sorgt, dass Fahrzeuge automatisiert eine Rettungsgasse bilden könnten, sodass Rettungskräfte letztendlich sicherer und schneller zu ihrem Einsatzort gelangen. „Rettungsdienstverbände schätzen, dass ein um vier Minuten früheres Eintreffen der Einsatzkräfte die Überlebenschancen von Schwerverletzten um bis zu 40 Prozent verbessert“, erläutert Bajcinca.

Forschungsprojekt AORTA

Wie funktioniert die Technik? Verkehrsteilnehmende erhalten beispielsweise über ihr Handy oder ein Navigationssystem die Information, dass ein Einsatzfahrzeug naht. Diese Information trifft frühzeitig bei ihnen ein, noch bevor ein Martinshorn zu hören ist, und sie können rechtzeitig zur Seite fahren. Die Fahrenden im Rettungswagen bekommen zeitgleich im Einsatzfahrzeug digital die Spur angezeigt, die für sie freigehalten wird.

Das Forschungsprojekt trägt den Titel AORTA – „Automatisierte Bildung von Rettungsgassen in komplexen Szenarien durch intelligente Vernetzung“. „Im Rahmen von AORTA haben wir eine Softwareplattform entwickelt, bei der eine Künstliche Intelligenz bestimmte Fahrentscheidungen



Bei der automatisierten Rettungsgasse erhalten Verkehrsteilnehmende eine spezifische Handlungsempfehlung. Foto: Matthias Buehner – stock.adobe.com

trifft. Fahrentscheidungen, die auf die jeweilige Situation im Straßenverkehr reagieren – und die jedem Verkehrsteilnehmendem personalisiert und digital mitgeteilt wird“, erklärt Bajcinca. Verkehrsteilnehmende erhalten eine auf die jeweilige spezifische Situation zugeschnittene Handlungsempfehlung – ob man also beispielsweise mit seinem Auto nach links, rechts, vorne oder hinten ausweichen soll. Bajcinca: „Die Plattform sammelt dazu Informationen von Fahrzeugen, genauso wie auch digitale Informationen über die Straßeninfrastruktur und von Sensoren wie Kameras entlang der Route eines Einsatzfahrzeuges.“

Gefördert wurde das Projekt von Januar 2021 bis Dezember 2024 durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV) mit 4,26 Millionen Euro. Insgesamt hatte das Projekt ein Volumen von über sechs Millionen Euro.

Jetzt ist AORTA bereit für die Anwendung. „Das Know-how steht“, sagt der Professor. „Wir haben eine umfangreiche und leistungsstarke Software entwickelt. Diese soll jetzt nicht in der Schublade verschwinden.“ Er appelliert zudem an die Politik und die Automobilbranche. Entscheidend für eine Einführung des Systems seien auch förderliche politische Rahmenbedingungen und Fahrzeughersteller, die es in ihre Fahrzeuge einbauen.

TELEMATIK-TARIFE MIT BONUS-MALUS-MODELL

Versicherungen können im Rahmen von Telematik-Tarifen Sensordaten nutzen, um das Fahrverhalten von Versicherten zu bewerten. Wie Autofahrende dieses System wahrnehmen, hat die [Technische Hochschule \(TH\) Köln](#) in einer [qualitativen Studie](#) untersucht.



Foto: metamorworks – stock.adobe.com

Entscheiden sich Autofahrende für einen Telematik-Tarif, wird eine Sensorbox im Fahrzeug montiert, die die Geschwindigkeit oder Richtungsänderungen misst. Ein Algorithmus bewertet auf dieser Basis das individuelle Fahrverhalten und ermittelt einen sogenannten Fahrwert, der sich etwa durch hohes Tempo, abrupte Lenkbewegungen oder starkes Beschleunigen und Bremsen verschlechtert. Mit dieser Methode und finanziellen Anreizen möchten Versicherungen erreichen, dass ihre Versicherten ihre Fahr-sicherheit erhöhen und weniger Schäden verursachen.

„Zurzeit sind Telematik-Versicherungstarife in Deutschland ein Nischenprodukt. Mit kontinuierlich steigenden Beiträgen für reguläre Policen könnte sich dies ändern. Aktuell erhalten Kunden für die reine Nutzung des Telematik-Produktes einen Rabatt auf ihren Versicherungsbeitrag. Das ist auch dann der Fall, wenn sie zur Gruppe der riskanten Auto-

fahrenden gehören“, erklärt Professorin Michaela Völler vom [Institut für Versicherungswesen der TH Köln](#). Wenn die Prämie jedoch das individuelle Risiko widerspiegeln sollte, müssten Autofahrende mit einem guten Fahrwert einen Bonus auf ihre Versicherungsbeiträge erhalten und solche mit einem schlechten Fahrwert einen Malus, ergänzt die Wissenschaftlerin.

Wahrgenommene Nachteile

Um herauszufinden, warum Versicherte die Nutzung von Telematik-Versicherungen mit Bonus-Malus-Modell ablehnen könnten, befragten die Forschenden 19 Autofahrende mit Telematik-Erfahrung. Insgesamt kristallisierten sich sechs Kategorien von wahrgenommenen Nachteilen heraus. „Zu den Faktoren gehören beispielsweise Transparenz und Komplexität. Für Nutzende ist nicht immer klar verständlich, warum der Fahrwert sinkt. Das führt zu

Frustration und Ablehnung“, erläutert der Initiator der Studie Professor Tim Jannusch.

Eine weitere Hürde liegt in der Akzeptanz der Risikofaktoren: So empfinden es Interviewte als ungerecht, wenn Fahrpraxis und Streckenkenntnis keine relevante Rolle bei der Risikobewertung spielen. Zudem können Telematik-Tarife bestimmte Fahrmanöver wie abruptes Bremsen nicht in einen Kontext setzen, sondern sanktionieren diese pauschal, auch wenn sie etwa dazu gedient haben, einen Unfall zu verhindern. Viele Befragte hätten daher das Gefühl, für Fahrfehler anderer bestraft zu werden. „Dabei scheinen die Befragten auszublenken, dass negative Einzelereignisse wenig Einfluss auf den Fahrwert haben. Wenn solche Fahrmanöver allerdings häufiger vorkommen, ist es ein Indiz, dass der Autofahrende nicht vorausschauend genug fährt, und dann ist eine Verschlechterung des Fahrwerts richtig“, sagt Völler.

Positives Selbstbild wird infrage gestellt

Einige der Studienteilnehmenden empfanden das Feedback des Telematik-Systems als Gängelung oder Bestrafung. „Viele Menschen haben ein jahrzehntlang etabliertes, positives Selbstbild als Autofahrende, das durch Unfallfreiheit, steigende Schadenfreiheitsklassen oder Feedback von Mitfahrenden fortlaufend bestätigt wird. Ein niedriger Fahrwert im Telematik-Tarif stellt dies schmerzhaft in Frage“, erklärt Jannusch. Dabei seien die verwendeten Kriterien korrekt: Wer öfter scharf bremse und zu schnell fahre, habe nach einer Studie des US-amerikanischen Virginia Tech Transportation Institute statistisch gesehen ein erhöhtes Unfallrisiko, auch wenn solche Manöver im Einzelfall berechtigt seien.

Die Befragten kritisierten zudem, dass sie teils angeheut würden, sobald sie ihr Fahrverhalten an die Vorgaben der Telematik anpassen. „Dies führt dazu, dass sie in alte Verhaltensmuster flüchten und im Extremfall sogar illegale Fahrmanöver erwägen könnten“, berichtet Jannusch. Eine Person habe angegeben, manchmal über dunkelgelbe oder rote Ampeln zu fahren, nur um nicht zu bremsen. Auch die finanzielle Belastung durch einen Malus, Fragen des Datenschutzes und technische Schwierigkeiten etwa bei der Installation der Sensorbox seien als problematisch eingestuft worden.

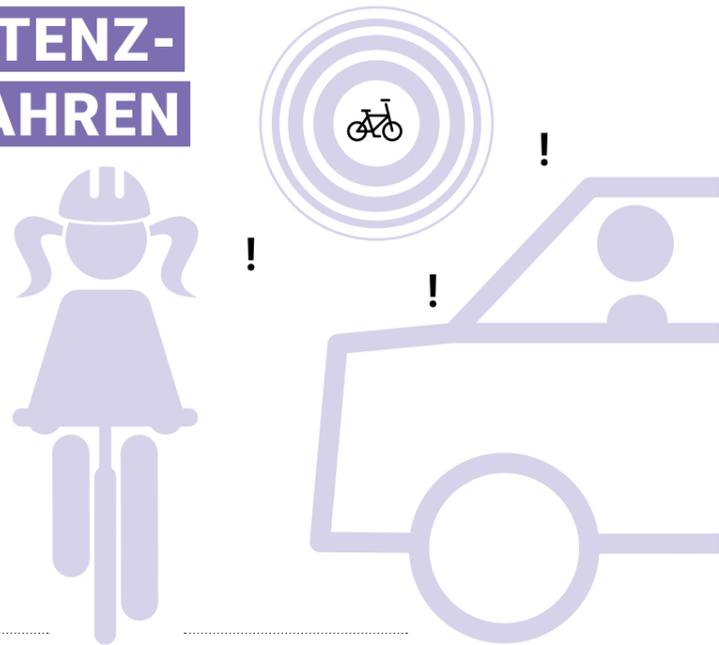
Überzeugungsarbeit notwendig

„In seiner jetzigen Form ist das Telematik-System der Aufpasser mit erhobenem Zeigefinger, der Autofahrenden mit riskanten Verhaltensweisen diese permanent spiegelt. Das wird als ungerechte Verletzung des Selbstbildes empfunden und aktuell nur ertragen, weil es eine attraktive finanzielle ‚Entschädigung‘ im Sinne des garantierten Rabatts gibt. Ohne diesen oder sogar mit einem Malus wird es für die Branche schwer, Autofahrende mit schlechtem Fahrwert von der Nutzung eines solchen Systems zu überzeugen“, ist Jannusch überzeugt.

Die Erkenntnisse dieser Studie sollen Versicherer dabei unterstützen, Telematik-Tarife zu gestalten, die weniger vorausschauend und riskant fahrende Autofahrende überzeugen. Neben der Erfassung und Verarbeitung von zusätzlichen Kontextinformationen scheint dabei insbesondere ein Umdenken bei der Feedback-Kommunikation relevant.

KI-BASIERTES ASSISTENZSYSTEM SOLL RADFAHREN SICHERER MACHEN

Das [Forschungsprojekt BikeDetect](#) an der [Carl von Ossietzky-Universität Oldenburg](#) entwickelt schrittweise einen Prototypen für ein KI-basiertes Assistenzsystem für Autos und Lkw, das Fahrradfahrende erkennt und den Abstand zu ihnen misst.



Hauptziel des Projekts unter Leitung des Wirtschaftsinformatikers Professor Jorge Marx Gómez ist es herauszufinden, welche Kombination von Sensoren am besten geeignet ist, um Radfahrende von einem Fahrzeug aus zuverlässig zu erkennen. Dabei setzt das Team auf möglichst kostengünstige Verfahren. Zur Abstandsmessung testen die Forschenden Ultraschall-, Radar- und optische Verfahren, zum Erkennen von Personen auf einem Fahrrad setzen sie auf Laserstrahlen (Light Detection and Ranging – LiDAR), 3D-Kameras und Wärmemessungen. Am Ende soll ein KI-System entstehen, das die aufgenommenen Daten auswertet. Dieses System wird schrittweise entwickelt und im Labor, auf einem Parkplatz und im Straßenverkehr erprobt und verbessert. An der Auswahl möglichst unterschiedlicher Routen für die Feldtests sind die [Stadt Osnabrück](#) sowie der [Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club \(ADFC\)](#) beteiligt.

Sensibilisierung für den Radverkehr

Die Stadt Osnabrück sieht das Projekt als Möglichkeit, die Sicherheit im Radverkehr zu erhöhen. Ziel ist es, dass motorisierte Verkehrsteilnehmende Werkzeuge an die Hand bekommen, mit denen sie selbst noch besser zum Schutz von Radfahrenden beitragen können.

Der [ADFC Niedersachsen](#) verspricht sich von dem Projekt eine deutlichere Sensibilisierung aller motorisierten Verkehrsteilnehmenden für den Radverkehr. „Von eminenter Wichtigkeit ist aber auch, dass die Ergebnisse und Werkzeuge

nach Ende der Studie den Kommunen in Niedersachsen landesweit für die Eigennutzung zur Verfügung gestellt werden“, sagt Rüdiger Henze, Landesvorsitzender des ADFC Niedersachsen.

Am Ende von BikeDetect soll ein prototypisches Sensorsystem inklusive eines passenden Konzepts zum Datenmanagement zur Verfügung stehen. „Unsere Vision ist es, dass zukünftige Fahrassistenzsysteme auch den Radverkehr im Blick haben und Autofahrer dabei unterstützen, einen sicheren Abstand zu Radfahrerinnen und Radfahrern zu halten“, sagt Projektleiter Gómez.

Das Projekt wird für 18 Monate vom [Bundesministerium für Verkehr \(BMV\)](#) in der [Innovationsinitiative mFUND](#) mit knapp 200.000 Euro gefördert.

Förderprogramm mFUND

Im Rahmen des [Förderprogramms mFUND](#) unterstützt das [Bundesministerium für Verkehr \(BMV\)](#) seit 2016 Forschungs- und Entwicklungsprojekte rund um datenbasierte digitale Innovationen für die Mobilität der Zukunft. Die Projektförderung wird ergänzt durch eine aktive fachliche Vernetzung zwischen Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Forschung sowie die Bereitstellung von offenen Daten in der Mobilität.

LEIPZIG UND LANDAU WERDEN MODELLSTÄDTE FÜR KI-GESTÜTZTE VERKEHRSSTEUERUNG

Das [Bundesministerium für Verkehr \(BMV\)](#) hat die Städte [Leipzig](#) und [Landau](#) in der Pfalz als erste Pilotregionen im [Forschungsprojekt AIAMO – Artificial Intelligence And Mobility](#) vorgestellt. Im Zentrum stehen dabei die Entwicklung und Erprobung KI-gestützter Lösungen zur Verknüpfung von Mobilitätsdaten, die Optimierung von Verkehrsflüssen, die bessere Organisation des Pendlerverkehrs und die effizientere Vernetzung des öffentlichen Nahverkehrs. Die Projektergebnisse sollen für kleine und mittlere Kommunen übertragbar sein.

Beide Pilotstädte repräsentieren unterschiedliche Herausforderungen und bieten ideale Testumgebungen für innovative Ansätze – Leipzig als expandierende Großstadt mit über 600.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und Landau in der Pfalz als Mittelstadt mit täglich rund 37.000 Pendlerbewegungen.

Der Einsatz von KI soll in beiden Städten neue Möglichkeiten eröffnen, um Verkehre effizienter zu planen, Staus zu vermeiden und die Auslastung im ÖPNV zu erhöhen. AIAMO nutzt KI, um Mobilitätsdaten systematisch zu analysieren, zu verknüpfen und eine KI-Datenbasis für innovative Anwendungen zu entwickeln, wie zum Beispiel intelligente Verkehrsleitsysteme, Mobilitäts-Apps oder Verkehrsprognosen.

Das Projekt AIAMO ist Teil der KI-Strategie der Bundesregierung und wird mit insgesamt 16,7 Millionen Euro durch das BMV unterstützt. Es zielt darauf ab, Mobilitätsdaten effizient zu nutzen, um die Verkehrssteuerung in Städten und ländlichen Regionen zu optimieren, den CO₂-Ausstoß zu minimieren und gleichzeitig die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger zu erhöhen.

FAHRASSISTENZSYSTEME IM VISIER



Foto: InfiniteFlow – stock.adobe.com

Abstands- und Geschwindigkeitsregelsysteme ([ACC](#), [Adaptive Cruise Control](#)) im Auto zu optimieren und damit einen positiven Beitrag für mehr Verkehrssicherheit zu leisten – das ist das Ziel von Professor Antoine Tordeux und Dr. Raphael Korbmacher von der [Bergischen Universität Wuppertal](#). Im [Forschungsvorhaben „SmartACC“](#) arbeiten sie an neuen, robusten Algorithmen für diese Systeme, die heute zur Standardausstattung von Fahrzeugen gehören. Die unsichtbaren Helfer sollen die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen, indem sie den Einfluss menschlichen Fehlverhaltens reduzieren.

In der Vergangenheit durchgeführte Experimente mit hintereinander herfahrenden Fahrzeugen im Assistenzmodus haben jedoch gezeigt, dass derzeit eingesetzte ACC-Systeme nicht fehlerfrei agieren. Durch Verzögerungen in der Signalübertragung sind sie nicht ausreichend reaktionsfähig, um die Abstände zwischen sich groß genug zu halten und so Tempowechsel im Fluss auszugleichen. Nach einiger Zeit stockt der Verkehr, die Folge: Stop-and-Go-Wellen, die schließlich zu Staus werden.

Genau hier setzen die Forschenden vom Lehrstuhl für Verkehrssicherheit und Zuverlässigkeit der Bergischen Universität an. Sie entwickeln Modelle im Sinne einer „sich anpassenden Zeitlücke“, die gegenüber verschiedenen relevanten Einflüssen standhaft sind. Neben dem Faktor Reaktionszeit spielt auch das Wetter eine wichtige Rolle, zum Beispiel, wenn dichtes Schneetreiben die Sensortechnik stört.

Um ein besseres Verständnis von der Zusammenwirkung dieser Einflüsse zu erlangen, arbeiten die Forschenden auch mit Simulationen am Computer. Das erlaubt ihnen die immer präzisere Einstellung der Algorithmen.



Unser Experte:
Professor 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.

DIE „SIEBEN TODSÜNDEN“ DES STRAFTATBESTANDES DER GEFÄHRDUNG DES STRASSENVERKEHRS

Die Vorschrift des [§ 315c Abs. 1 Nr. 2 Strafgesetzbuch \(StGB\)](#) soll mit ihren sieben Fallgruppen die Sicherheit im Straßenverkehr vor dem fehlerhaften Handeln von Verkehrsteilnehmenden, insbesondere von Fahrzeugführenden, umfassend schützen. Diese Fallgruppen werden auch als sieben Todsünden bezeichnet. Unser Rechtsexperte erläutert in dieser Ausgabe die Hintergründe dieser Regelung.

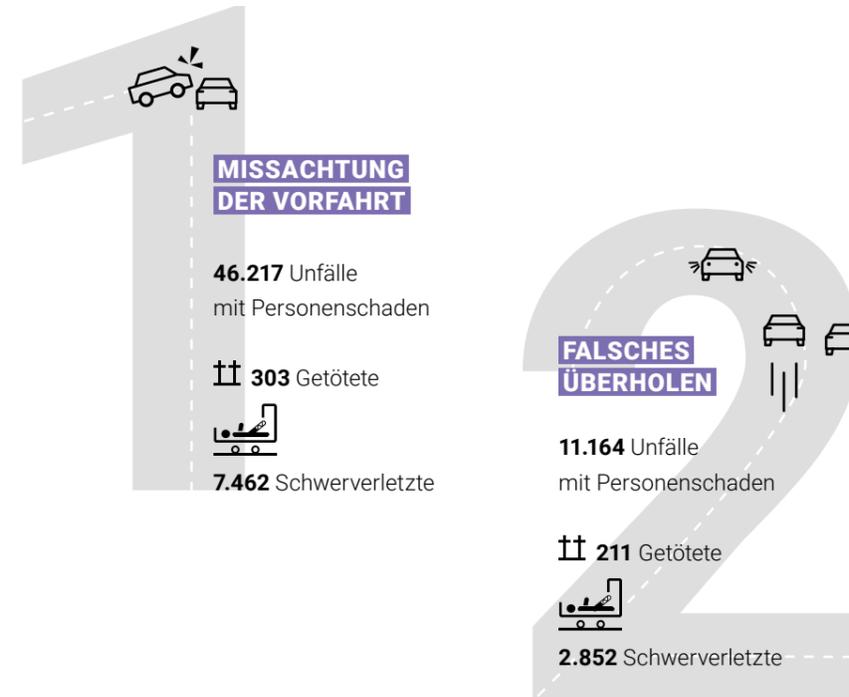
Kriminelles Unrecht unterscheidet sich vom Ordnungsunrecht dadurch, dass die kriminellen Täterinnen und Täter sich des Begehens einer Straftat schuldig machen, während die ordnungswidrig handelnden Täterinnen und Täter lediglich vorwerfbar gegen eine Ordnungswidrigkeit verstoßen. Deutlich wird der Unterschied in der Begehungsweise, aber nicht unbedingt im Ergebnis (im Strafrecht „Taterfolg“ genannt) des Handelns oder Unterlassens.

Grob verkehrswidriges Verhalten

Wer zum Beispiel an einem Fußgängerüberweg den Vorrang einer überschreitenden Person nicht beachtet, steigt dann von einem Täter der Ordnungswidrigkeit gem. [§ 26 Abs. 1 Straßenverkehrs-Ordnung \(StVO\)](#) zum höheren Unrechtsgehalt eines Straftäters gem. [§ 315c Abs. 1 Nr. 2c StGB](#) auf, wenn er die zu Fuß gehende Person dabei verletzt oder die Verletzung nur durch einen Zufall verhindert wird. Hinzutreten muss aber zwingend noch ein „grob verkehrswidriges und rücksichtsloses“ Handeln. „Grob verkehrswidrig“ bedeutet, dass das Handeln objektiv gefährlicher als eine bloße Ordnungswidrigkeit sein muss und „rücksichtslos“ bedeutet, dass der Täter subjektiv entweder eigensüchtig oder gleichgültig handelt.

Neue Straftatbestände

Warum es gerade sieben „Todsünden“ geworden sind, weiß sicherlich nicht einmal der Gesetzgeber. Warum seither nicht weitere – mindestens ebenso gefährliche – Verhaltensweisen vom [Deutschen Bundestag](#) hinzugefügt wurden, kann nur damit erklärt werden, dass das Wissen um die Verkehrssicherheit in unserem Parlament nur in begrenztem Umfang vorhanden ist. Jedenfalls hat der diesjährige [Verkehrsgeschäftstag](#) im Januar die Erweiterung des Katalogs um weitere gefährliche Verhaltensweisen vorgeschlagen.



Es handelt sich dabei um

- das falsche Fahren an durch Lichtzeichenanlagen gesteuerten Fußgängerfurten,
- die Missachtung des Vorrangs der zu Fuß Gehenden beim Abbiegen,
- das falsche Fahren im Bereich von Baustellen, Arbeitsstellen, Unfallstellen oder liegengelassenen Fahrzeugen und
- die Benutzung eines elektronischen Gerätes, das der Kommunikation, Information oder Organisation dient oder zu dienen bestimmt ist.

Ob der Bundesgesetzgeber diesen Empfehlungen folgen wird, ist fraglich, weil es sehr von den beiden zuständigen Ministerien für Verkehr und Justiz abhängt – beziehungsweise genauer von dem vorhandenen Gestaltungswillen der Minister, die leider oft andere Prioritäten setzen als die einer Steigerung der Verkehrssicherheit.

Ermittlungen der Justiz

Apropos: Eine Steigerung der Verkehrssicherheit ist mit der Schaffung neuer Straftatbestände nicht zwingend verbunden; denn für das Ziel, sich der [Vision Zero](#) zu nähern, kommt es entscheidend auf die handelnden Personen und ihre Institutionen an. Die Straftat einer Gefährdung des Straßenverkehrs wird nämlich durch die Polizei ermittelt, die entsprechende Strafanzeigen nach Abschluss der Ermittlungen an die Staatsanwaltschaft weiterleitet. Diese muss dann entscheiden, ob die Ermittlungen ausreichen für einen Strafbefehl oder eine Anklage zum Strafgericht oder ob das Strafverfahren eingestellt werden muss, wofür es diverse Gründe geben kann.

AUF AUTOBAHNEN ODER KRAFTFAHRSTRASSEN WENDEN, RÜCKWÄRTS ODER ENTGEGEN DER FAHRTRICHTUNG FAHREN

Falschfahrten:

148 Unfälle mit Personenschaden

†† **12** Getötete

🚑 **60** Schwerverletzte

Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren:

8.397 Unfälle mit Personenschaden

55 Getötete | **1.102** Schwerverletzte

ZU SCHNELL FAHREN AN UNÜBERSICHTLICHEN STELLEN, AN STRASSENKREUZUNGEN, STRASSENEINMÜNDUNGEN ODER BAHNÜBERGÄNGEN

38.826 Unfälle mit Personenschaden

†† **869** Getötete

🚑 **11.167** Schwerverletzte

(diese Zahlen beziehen sich insgesamt auf Geschwindigkeitsverstöße)

5

1.658 Unfälle mit Personenschaden

†† **17** Getötete

🚑 **327** Schwerverletzte

HALTENDE ODER LIEGENGEBLIEBENE FAHRZEUGE NICHT AUF AUSREICHENDE ENTFERNUNG KENNTLICH MACHEN, OBWOHL DAS ZUR SICHERUNG DES VERKEHRS ERFORDERLICH IST

12.148 Unfälle mit Personenschaden

†† **399** Getötete

🚑 **3.874** Schwerverletzte

AN UNÜBERSICHTLICHEN STELLEN NICHT DIE RECHTE SEITE DER FAHRBAHN EINHALTEN



FALSCH FAHREN AN FUSSGÄNGERÜBERWEGEN

1.658 Unfälle mit Personenschaden

†† **17** Getötete

🚑 **327** Schwerverletzte

Quelle: Statistisches Bundesamt (Unfallzahlen 2023)

Gibt es einen Strafbefehl oder, als Ergebnis einer Hauptverhandlung, ein Strafurteil, werden damit Rechtsfolgen verbunden, die entweder einer Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe beinhalten und zusätzlich noch eine Entziehung der Fahrerlaubnis sowie das Auferlegen einer Sperrfrist, innerhalb derer keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf. Die Standardfolgen für einen Ersttäter sind circa 60 bis 90 Tagessätze Geldstrafe (also zwei bis drei Nettomonatsgehälter) und zwölf bis 15 Monate Entziehung der Fahrerlaubnis inklusive Sperrfrist. Zusätzlich werden drei Punkte im Fahreignungsregister eingetragen und eine neue Fahrerlaubnis kann erst erworben werden, wenn zuvor eine [medizinisch-psychologische Untersuchung \(MPU\)](#) erfolgreich bestanden worden ist.

Wissenschaftlich untersucht wurde das Thema der sieben Todsünden bislang weder von der [Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen \(BASt\)](#) noch von der [Unfallforschung der Deutschen Versicherer \(UDV\)](#), obwohl dieser Forschungsansatz seit Jahrzehnten auf der Hand liegt.

Präventives Fahreignungs-Bewertungssystem

Allemaal besser für die Verkehrssicherheit wäre es, wenn diese Delikte von Täterinnen und Tätern gar nicht erst begangen würden, folglich nicht so aggressiv und gleichgültig im Straßenverkehr gefahren würde, damit diese Gefährdungssituationen vermieden werden. Dafür soll das präventiv wirkende Fahreignungs-Bewertungssystem (früher verständlicher schlicht „Punktsystem“ genannt) dienen, dass jedoch mangels eines ausreichenden Maßes an Verkehrsüberwachung durch Polizei und Kommunen kaum noch vorbeugend wirken kann.

Überwachung gefährlicher Verkehrsverstöße

In Verfolgung der Sicherheitsstrategie **Vision Zero** sind weitere Aktivitäten zur **Überwachung gefährlicher Verkehrsverstöße** zwingend notwendig. Die **Bekämpfung der Hauptunfallursachen** bei Verkehrsunfällen mit schwerem Personenschaden erfordert dabei eine Fokussierung auf **Geschwindigkeits- und Abstandsverstöße, mangelnde Fahrtüchtigkeit** insbesondere durch Alkohol und Drogen, **Ablenkung** durch elektronische Geräte sowie **Vorfahrts-/Vorrangverletzungen** einschließlich der Rotlichtmissachtung.

Die **Einhaltung von Verkehrsregeln** muss flächendeckend durch **regelmäßige** und sichtbare Überwachung verbessert und für die einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht kalkulierbar gestaltet werden. Zudem ist die **Sanktionierung** von gefährlichen Verkehrsverstößen dem jeweiligen **Gefährdungspotenzial anzupassen**.

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

SAFELY ON THE WAY

IN GERMANY

Die KOSTENFREIE APP in 14 Sprachen.

The FREE APP in 14 languages.

التطبيق المجاني بـ 14 لغة.



www.germanroadsafety.de

UK|BG
Ihre gesetzliche
Unfallversicherung

DVR
Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

**VISION
ZERO**