



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 13.2.2026
SWD(2026) 43 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

Überwachung der Fortschritte im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in der EU – Deutschland

Begleitunterlage zur

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN

Halbzeitbericht über die Umsetzung des EU-Rahmens für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

{COM(2026) 77 final} - {SWD(2026) 33 final} - {SWD(2026) 34 final} -
{SWD(2026) 35 final} - {SWD(2026) 36 final} - {SWD(2026) 37 final} -
{SWD(2026) 38 final} - {SWD(2026) 39 final} - {SWD(2026) 40 final} -
{SWD(2026) 41 final} - {SWD(2026) 42 final} - {SWD(2026) 44 final} -
{SWD(2026) 45 final} - {SWD(2026) 46 final} - {SWD(2026) 47 final} -
{SWD(2026) 48 final} - {SWD(2026) 49 final} - {SWD(2026) 50 final} -
{SWD(2026) 51 final} - {SWD(2026) 52 final} - {SWD(2026) 53 final} -
{SWD(2026) 54 final} - {SWD(2026) 55 final} - {SWD(2026) 56 final} -
{SWD(2026) 57 final} - {SWD(2026) 58 final} - {SWD(2026) 59 final}

Inhalt

1.	Zusammenfassung.....	2
2.	Strategie und Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit	3
2.1	Strategie für die Straßenverkehrssicherheit	3
2.2	Governance im Bereich der Straßenverkehrssicherheit	4
2.3	Wichtigste Sicherheitsprobleme	4
2.4	Ziele für die Straßenverkehrssicherheit	4
2.5	Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit	5
3.	Fortschritte im Bereich der Straßenverkehrssicherheit.....	5
3.1	Ergebnisse im Bereich der Straßenverkehrssicherheit.....	5
3.2	Leistungsindikatoren für die Straßenverkehrssicherheit.....	9
4.	Überwachung der Umsetzung des Straßenverkehrssicherheitsprogramms	10
4.1	Fortschritte bei der Umsetzung	10
4.2	Bewährte Verfahren	12
5.	Schlussfolgerungen	18

Deutschland

1. Zusammenfassung

Mit 33 Verkehrstoten je eine Million Einwohner im Vergleich zum Durchschnitt der EU (45) war Deutschland im Jahr 2024 unter den **Ländern, die in dieser Hinsicht am besten abgeschnitten haben**. Zwischen 2019 und 2024 ging die Zahl der Verkehrstoten um 9 % zurück, während die Zahl der Schwerverletzten um 22 % abnahm. Im Vergleich zum EU-Durchschnitt zeigt die Verteilung der Verkehrstoten in Deutschland einen relativ hohen Anteil von Radfahrern, insbesondere in städtischen Gebieten, und von Menschen ab 65 Jahre.

In der Strategie Deutschlands für die Straßenverkehrssicherheit 2030 wurde das **Ziel** festgelegt, **die Zahl der Verkehrstoten bis 2030** um 40 % zu **verringern**. Außerdem besteht ein Ziel darin, die Zahl der Schwerverletzten bis 2030 erheblich zu verringern, ohne dass ein prozentuales Ziel für diesen Rückgang festgelegt wurde.

In der Strategie Deutschlands für die Straßenverkehrssicherheit wurde auf der Grundlage der Fortschritte der Vorjahre und der künftigen Herausforderungen eine Reihe von Prioritäten für die Straßenverkehrssicherheit in der Dekade 2021-2030 festgelegt. Unter Berücksichtigung dieser Prioritäten wurde im Straßenverkehrssicherheitsprogramm ein breites Spektrum von mehr als **150 Maßnahmen** festgelegt, die in **12 Handlungsfelder** unterteilt sind.

Was die Fortschritte bei der Umsetzung der im nationalen Straßenverkehrssicherheitsprogramm für den Zeitraum 2021-2024 vorgesehenen Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit betrifft, so **verläuft die Umsetzung reibungslos, ohne dass besondere Lücken** gemeldet werden. Deutschland weist nach eigenen Angaben in den meisten untersuchten Bereichen der Straßenverkehrssicherheit ein hohes Ausgangsniveau auf. Das Ausgangsniveau wird für folgende sechs der 26 Bereiche der Straßenverkehrssicherheit als „mittel“ eingestuft: ungeschützte Verkehrsteilnehmer, Berufskraftfahrer, Geschwindigkeitsüberwachung, städtische Mobilitäts- und Sicherheitspläne, städtische Infrastruktur für ungeschützte Verkehrsteilnehmer und Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit im ländlichen Raum.

Insgesamt sind für den untersuchten Zeitraum **179 Maßnahmen** (darunter 55 Teilmaßnahmen) geplant, von denen einige für mehr als eine Säule relevant sind. Im Jahr 2024 verläuft der Großteil der vorgesehenen Maßnahmen planmäßig.

Für Deutschland gibt es Beispiele für **bewährte Verfahren**, die alle Säulen abdecken. In Bezug auf das Straßenverkehrssicherheitsmanagement hebt Deutschland die Idee der gemeinsamen Verantwortung für die Straßenverkehrssicherheit hervor, wobei der Pakt für Verkehrssicherheit ein gutes Beispiel ist. Gesetzesänderungen und der zweijährliche Überwachungsbericht über die Fortschritte im Bereich der Straßenverkehrssicherheit werden ebenfalls als bewährte Verfahren vorgestellt. Darüber hinaus gehören mFUND und das Forschungsprogramm Stadtverkehr (FoPS) zu den Beispielen für bewährte Verfahren bei der Förderung von Forschungs- und Entwicklungsprojekten im Bereich der Straßenverkehrssicherheit. Mit seinen interdisziplinären Forschungsprogrammen trägt die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) dazu bei, die erfolgreiche Arbeit im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland fortzusetzen und neue Sicherheitspotenziale zu erschließen.

Der Schwerpunkt einer Reihe bewährter Verfahren liegt auf der Förderung des **sicheren Radfahrens** in Deutschland. Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 wurde entwickelt, um das Radfahren in Deutschland weiter zu fördern, Maßnahmen im Zusammenhang mit der Bereitstellung einer attraktiveren und sichereren Infrastruktur für Fahrräder wurden betrachtet, während virtuelle Technologien eingesetzt wurden, um das Bewusstsein für Sicherheitsfragen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr für Autofahrer und Radfahrer zu schärfen.

Neue Technologien werden auch in Deutschland auf allen Ebenen gefördert und angewandt. Somit stehen bewährte Verfahren für die Förderung von hoch entwickelten Fahrerassistenzsystemen und die Erneuerung der Fahrzeugflotte sowie für die Automatisierungsvorbereitung zur Verfügung. Es wurde eine innovative Anwendung im Bereich des vernetzten und automatisierten Fahrens und der intelligenten Infrastruktur eingerichtet, die den Weg für künftige Entwicklungen ebnet, während intelligente Konnektivität für eine möglichst effiziente Versorgung nach einem Unfall eingesetzt wird.

Darüber hinaus werden verschiedene **Kampagnen** zu Geschwindigkeitsübertretungen, Fahranfängern und zweirädrigen Kraftfahrzeugen (motorisiert oder nicht motorisiert) als bewährte Verfahren in Deutschland vorgestellt.

Die Umsetzung der geplanten Maßnahmen scheint auf einem guten Weg zu sein, jedoch **werden bei der allgemeinen Verkehrssicherheit (Anzahl der Todesfälle) nur langsame Fortschritte in Richtung der für diesen Zeitraum festgelegten Ziele gemacht**. Um dieses Problem anzugehen, führt Deutschland derzeit eine Analyse durch, um die Schwerpunktbereiche für die künftige Umsetzung des Straßenverkehrssicherheitsprogramms festzulegen.

2. Strategie und Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit

2.1 Strategie für die Straßenverkehrssicherheit

Die **Strategie Deutschlands für die Straßenverkehrssicherheit in der Dekade 2021-2030** wurde von der Bundesregierung und den Landesregierungen auf der Verkehrsministerkonferenz am 14./15. Oktober 2020 angenommen. Auch die Gemeindeverbände billigten die Strategie im Bündnis für moderne Mobilität am 18. November 2020.

Diese gemeinsame Strategie beruht auf der im Koalitionsvertrag von 2018 enthaltenen politischen Verpflichtung, die „**Vision Null**“ als Leitprinzip für die Arbeit im Bereich der Straßenverkehrssicherheit einzuführen. Sie ist auch in internationale und europäische Aktivitäten eingebettet und beruht auf der Resolution der Vereinten Nationen „Verbesserung der weltweiten Verkehrssicherheit“, der Erklärung von Valletta zur Straßenverkehrssicherheit und dem EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030 – Nächste Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote“.

Das Straßenverkehrssicherheitsprogramm 2021 bis 2030 ist der Beitrag der Bundesregierung zu dieser Strategie. Es wird betont, dass das Programm nicht als starrer Plan, sondern als **lebendiger Lernprozess** konzipiert wurde, der kontinuierlich überprüft und angepasst werden

muss.

Tabelle 12.1: Nationales Straßenverkehrssicherheitsprogramm

Deutschland	
Zeitraumen	2021-2030
Federführende Behörde	Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit Unterstützung der BAST
Link	https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/broschuere-verkehrssicherheitsprogramm-2021-bis-2030.pdf?__blob=publicationFile .

2.2 Governance im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV), ehemals Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), ist für die **Entwicklung des nationalen Straßenverkehrssicherheitsprogramms** verantwortlich.

Darüber hinaus sind das BMV, die BAST und das Statistische Bundesamt (StBA) für die **Überwachung der Entwicklungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit** im Land zuständig.

2.3 Wichtigste Sicherheitsprobleme

Auf der Grundlage der erzielten Fortschritte und der künftigen Herausforderungen wurde im deutschen Straßenverkehrssicherheitsprogramm eine **Reihe von Prioritäten** für den Beginn der Dekade 2021-2030 festgelegt. Diese Prioritäten bilden die Grundlage für die Festlegung von Aktivitäten und Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit für die nächste Dekade¹:

- Automatisiertes und vernetztes Fahren
- Marktdurchdringung und Akzeptanz von Fahrerassistenzsystemen
- Verbesserung der Straßeninfrastruktur – im Bestand und Neubau
- Verkehrssicherheit im Rahmen der Radverkehrsoffensive
- Zukunftsorientierte Weiterentwicklung der vertieften Unfallerhebung
- Straßenverkehrssicherheitsprogramm – lernend und lebendig
- Kulturwandel im Straßenverkehr
- Richtiges Verhalten im Straßenverkehr – jetzt und in Zukunft
- Aus- und Weiterbildungsoffensive
- Gemeinsame Strategie und Selbstverpflichtungen
- Fußverkehrsstrategie
- Schwerstverletzte im Straßenverkehr

2.4 Ziele für die Straßenverkehrssicherheit

In der Nationalen Strategie Deutschlands für die Straßenverkehrssicherheit 2030 wurden

¹ Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Juni 2021. Abrufbar unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/broschuere-verkehrssicherheitsprogramm-2021-bis-2030.pdf?__blob=publicationFile.

folgende Ziele festgelegt:

- bis 2030 ein **Rückgang der Zahl der Verkehrstoten um 40 %**;
- bis 2030 eine deutliche Verringerung der Zahl der **Schwerverletzten**.

2.5 Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit

Das Straßenverkehrssicherheitsprogramm Deutschlands umfasst insgesamt **179 Maßnahmen des Bundes** (einschließlich 55 Teilmaßnahmen), die in **zwölf Handlungsfelder** unterteilt sind. In der Praxis werden einige dieser Maßnahmen weiter in detailliertere Teilmaßnahmen unterteilt.

Tabelle 12.2: Handlungsfelder und Anzahl der Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

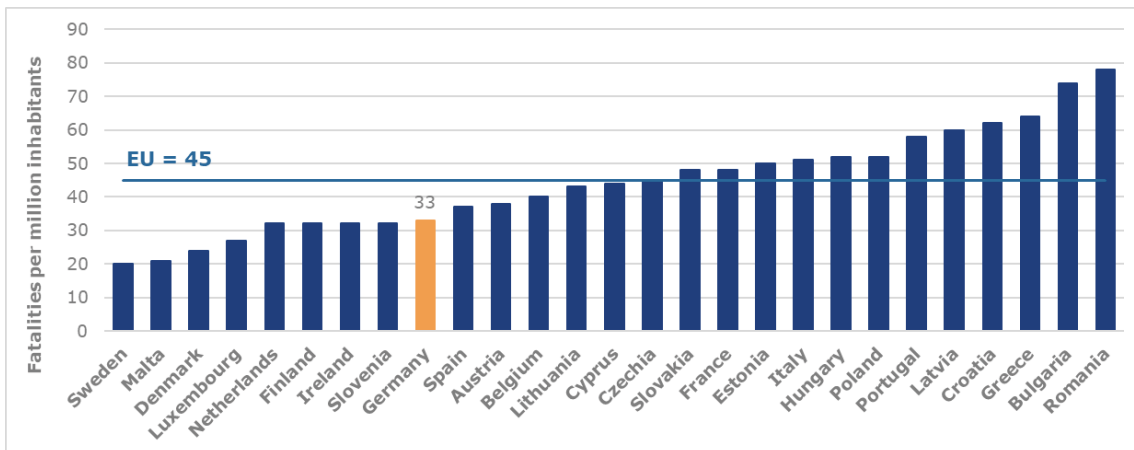
Handlungsfeld	Maßnahmen
1. Sichere Mobilität – jeder trägt Verantwortung, alle machen mit	24
2. Zukunftsfähige Vorgaben und Verordnungen	15
3. Verbesserung des Verkehrsklimas	7
4. Bestehende und wirksame Maßnahmen fördern, verbessern und flächendeckend umsetzen	24
5. Zukunftstechnologie, Automatisierung und Digitalisierung	26
6. Güterverkehr und Logistik	9
7. Für sicheren Radverkehr	15
8. Mobilität von Kindern und Jugendlichen	6
9. Sicherer Fußverkehr und Teilhabe für alle	10
10. Motorradfahren	9
11. Lernen im Wandel der Mobilität	17
12. Unfallfolgen mindern	17
Insgesamt	179

3. Fortschritte im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

3.1 Ergebnisse im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

In Deutschland wurden im Jahr 2024 bei Verkehrsunfällen 2 770 Menschen getötet und 50 601 schwer verletzt. Auf der Grundlage der Daten für 2024 belegte Deutschland in Bezug auf die niedrigste Zahl von Verkehrstoten je eine Million Einwohner **den neunten Platz unter den 27 EU-Ländern**. So wurden im Jahr 2024 33 Verkehrstote je eine Million Einwohner verzeichnet, was deutlich unter dem EU-Durchschnitt (45) liegt.

Abbildung 12.1 Sterblichkeitsraten nach Ländern, 2024



Quellen: CARE-Datenbank zu Straßenverkehrsunfällen; Bevölkerungsdaten von Eurostat (Online-Datencode [demo_pjan](#)).

Im Vergleich zu 2019 ging die Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2024 um 9 % zurück, was bedeutet, dass Deutschland **derzeit nicht auf Kurs ist, das Ziel für 2030 zu erreichen, die Zahl der Verkehrstoten zu verringern.** Im selben Zeitraum ging die Zahl der Schwerverletzten um 22 % zurück.

Abbildung 12.2 Verkehrstote und Zielvorgabe für 2030
(Quelle: CARE-Datenbank)²

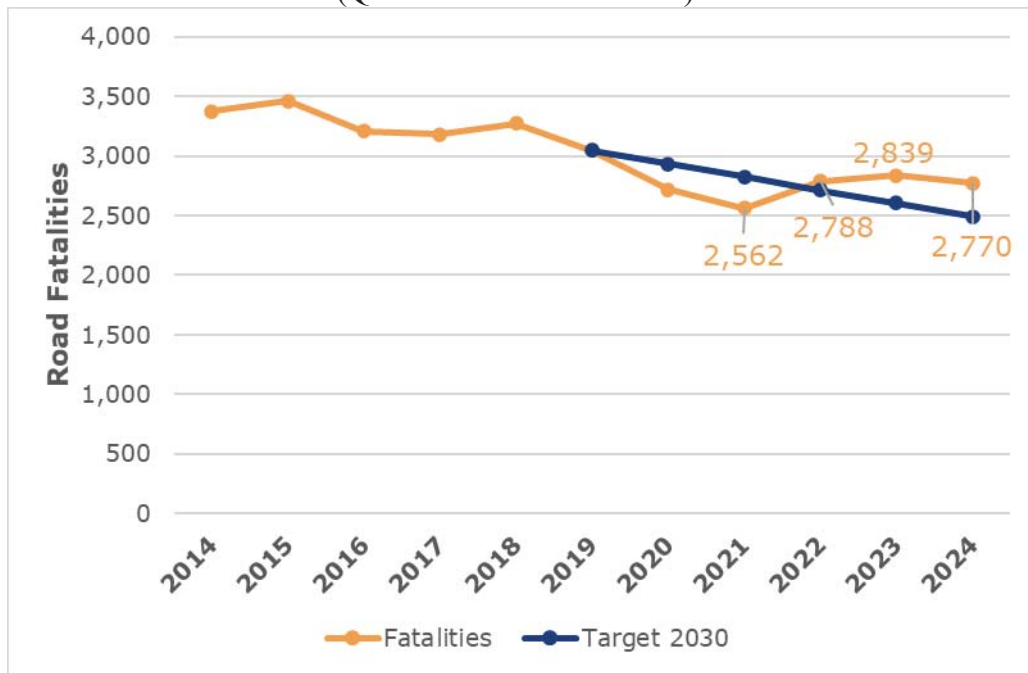
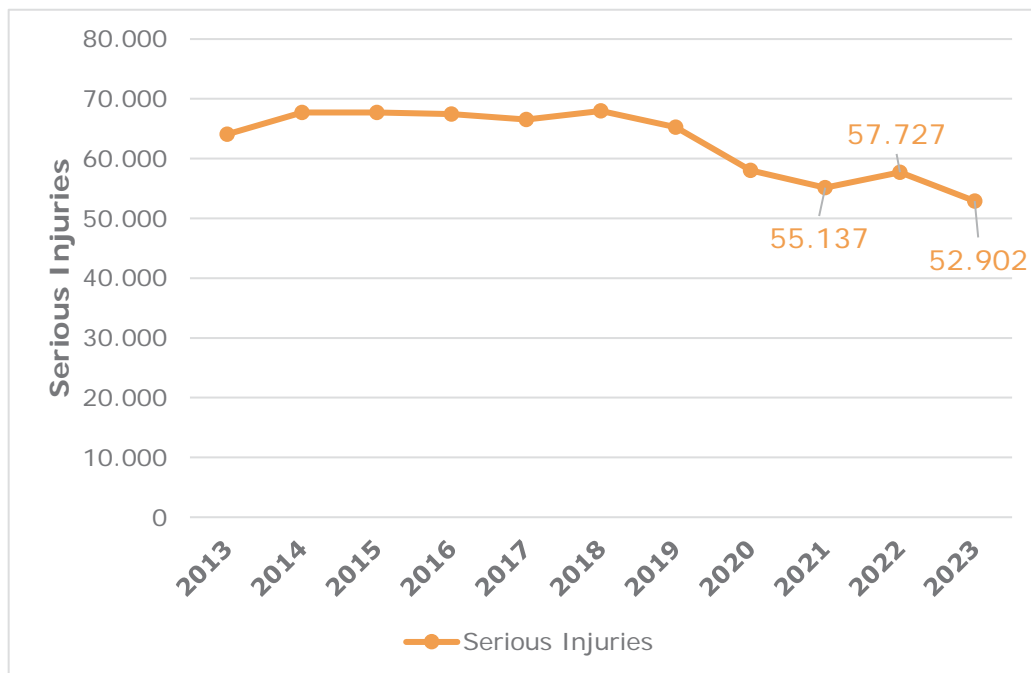


Abbildung 12.3 Schwerverletzte im Straßenverkehr
(Quelle: CARE-Datenbank)



Im Vergleich zum EU-Durchschnitt zeigt die Verteilung der Verkehrstoten in Deutschland einen relativ **hohen Anteil von Radfahrern**, insbesondere in städtischen Gebieten, und von

²Es wird darauf hingewiesen, dass sich die weltweite COVID-19-Pandemie in vielen europäischen Ländern auf die CARE-Daten für 2020 und 2021 ausgewirkt hat. Das Verkehrsaufkommen ging während der Pandemie aufgrund von Verkehrsbeschränkungen stark zurück, was mit einem erheblichen Rückgang der Verkehrsunfälle und der Zahl der Verkehrstoten einherging.

Menschen ab 65 Jahre³. So waren 16 % der im Jahr 2024 bei Verkehrsunfällen getöteten Personen Radfahrer.

Nachstehend wird ein Überblick über die Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten im Zeitraum 2019-2024 für bestimmte Arten von Straßen, Unfällen und Verkehrsteilnehmern gegeben. Insgesamt ging die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten in Deutschland in fast allen nachstehend untersuchten Gruppen zurück. Nur die Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten **Radfahrer blieb konstant**.

Es wird auch darauf hingewiesen, dass die Zahl der **schwer verletzten Radfahrer** im Vergleich zu den anderen Verkehrsteilnehmern **weniger stark zurückgegangen ist** (8 % gegenüber einem Rückgang der Schwerverletzten insgesamt um 22 %).

Tabelle 12.3: Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten, 2019-2024

Verkehrstote	2019	2024	% im Jahr 2024	Veränderung in % 2019-2024
Gesamtzahl der Verkehrstoten	3 046	2 770	-	-9 %
Innerhalb städtischer Gebiete	932	915	33 %	-2 %
Außerhalb städtischer Gebiete	1 758	1 517	57 %	-11 %
Autobahnen	356	284	10 %	-20 %
Unfälle, an dem ein einziges Fahrzeug beteiligt ist	899	864	31 %	-4 %
Unfälle, an dem mehrere Fahrzeuge beteiligt sind	1 757	1 531	55 %	-13 %
Fahrzeuginsassen	1 364	1 165	42 %	-15 %
Fahrer motorisierter Zweiräder	605	554	20 %	-8 %
Radfahrer	445	445	16 %	0 %
Fußgänger	421	411	15 %	-2 %

Tabelle 12.4: Entwicklung der Zahl Schwerverletzter, 2019-2024

Schwerverletzte	2019	2024	% im Jahr 2024	Veränderung in % 2019-2024
Gesamtzahl der Schwerverletzten	65 244	50 601	-	-22 %
Innerhalb städtischer Gebiete	34 103	27 357	54 %	-20 %
Außerhalb städtischer Gebiete	25 308	19 325	38 %	-24 %
Autobahnen	5 833	3 919	8 %	-33 %
Unfälle, an dem ein einziges Fahrzeug beteiligt ist	19 405	17 354	34 %	-11 %
Unfälle, an dem mehrere Fahrzeuge beteiligt sind	38 632	27 932	55 %	-28 %
Fahrzeuginsassen	28 302	18 760	37 %	-34 %

³Europäische Kommission (2023), Länderprofil Deutschland. Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit. Brüssel, Europäische Kommission, Generaldirektion Verkehr.

Schwerverletzte	2019	2024	% im Jahr 2024	Veränderung in % 2019-2024
Fahrer motorisierter Zweiräder	11 773	9 498	19 %	-19 %
Radfahrer	15 176	13 919	28 %	-8 %
Fußgänger	6 813	5 016	10 %	-26 %

3.2 Leistungsindikatoren für die Straßenverkehrssicherheit

Deutschland schneidet bei der Nutzung von Sicherheitsgurten und in Bezug auf die Ablenkung des Fahrers oder der Fahrerin besser ab als der EU-Durchschnitt. Darüber hinaus liegt das Durchschnittsalter der Flotte von Personenkraftwagen in Deutschland unter dem EU-Durchschnitt.

Tabelle 12.5: Indikatoren für die Straßenverkehrssicherheit, 2022-2025 (Quelle: ERSO, Länderprofile)

	Deutschland		EU	
	2022	2025	2022	2025
Geschwindigkeitsübertretung⁴				
% der Personenkraftwagen, die sich an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten ^a				
Autobahnen	-	-	-	-
Landstraßen	-	-	-	-
Städtische Straßen	-	-	-	-
Nutzungsraten von Sicherheitsgurten und Kinderrückhaltesystemen (%) ^{a*,b}				
Vorn	99,2	-	93,1	92,4
Hinten	96,1	-	75,3	69,9
Kinderrückhaltesysteme (straßenseitige Beobachtungen)	98,7	-	67,0	83,3
Kinderrückhaltesysteme (Kontrollen im Fahrzeug)	/	/	-	-
Nutzungsraten von Helmen (%) ^a				
Fahrer motorisierter Zweiräder	99,5	-	97,0	97,6
Beifahrer motorisierter Zweiräder	-	97,4	94,4	97,0
Radfahrer	31,7	-	37,8	34,5
Trunkenheit im Straßenverkehr^c (nach eigenen Angaben)				
% der Autofahrer, die in den letzten 30 Tagen mindestens einmal die gesetzliche Obergrenze überschritten haben	-	-	11,8	11,8
Ablenkung des Fahrers oder der Fahrerin ^a				
% der Fahrer, die während der Fahrt kein tragbares mobiles Gerät/Telefon benutzen	97,1	96,9	94,8	94,5
Fahrzeugsicherheit				
% der neuen Personenkraftwagen mit einer Bewertung von 4 EuroNCAP-Sternen und mehr ^a	-	88,0	83,6	82,7
Durchschnittsalter der Flotte von Personenkraftwagen (Jahre) ^d	10,0	10,3	12,3	12,5

Quellen: ^a Baseline- und Trendline-Projekte, ^b ETSC (2022), ^c ESRA3-Projekt (2024), ^d ACEA (2024, 2025),

⁴ Für Geschwindigkeitsübertretungen liegt kein EU-Durchschnitt vor, da es in den einzelnen Ländern unterschiedliche gesetzliche Geschwindigkeitsbegrenzungen gibt, die keinen einfachen Vergleich ermöglichen.

Erläuterungen: *Daten für 2025 nur für Wochentage

4. Überwachung der Umsetzung des Straßenverkehrssicherheitsprogramms

4.1 Fortschritte bei der Umsetzung⁵

Straßenverkehrssicherheitsmanagement

Deutschland weist nach eigenen Angaben in allen Bereichen der Straßenverkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem **Straßenverkehrssicherheitsmanagement** ein hohes Ausgangsniveau auf. 100 der laufenden oder geplanten Maßnahmen fallen unter diese Säule. Im Jahr 2024 befinden sich die meisten Maßnahmen in der Umsetzung.

Tabelle 12.6: Nach eigenen Angaben erzielte Fortschritte bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehrssicherheitsmanagement

B1	Straßenverkehrssicherheitsmanagement	Ausgangsniveau Bewertung (2021)	Fortschritte (2021-2024)
1	Nationale Behörde für Straßenverkehrssicherheit	hoch	planmäßiger Verlauf
2	Nationaler Haushalt für die Straßenverkehrssicherheit	hoch	planmäßiger Verlauf
3	Rechtsvorschriften im Bereich der Straßenverkehrssicherheit	hoch	planmäßiger Verlauf
4	Nationale Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit ⁶	hoch	planmäßiger Verlauf
5	Sonstiges	hoch	planmäßiger Verlauf

Sicherheitsbewusstes Verhalten von Verkehrsteilnehmern

In Bezug auf die Säule „**Sicherheitsbewusstes Verhalten von Verkehrsteilnehmern**“ weist Deutschland 2021 in den Bereichen Durchsetzung, Verkehrserziehung, Schulung von Fahranfängern und Kommunikationskampagnen ein hohes Ausgangsniveau auf. Im Bereich der ungeschützten Verkehrsteilnehmer und Berufskraftfahrer wird das Ausgangsniveau als „mittel“ eingestuft.

Tabelle 12.7: Nach eigenen Angaben erzielte Fortschritte bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer

B2	Sicherheitsbewusstes Verhalten von Verkehrsteilnehmern	Ausgangsniveau Bewertung (2021)	Fortschritte (2021-2024)
1	Durchsetzung	hoch	planmäßiger Verlauf
2	Verkehrserziehung	hoch	planmäßiger Verlauf

⁵ Es wird darauf hingewiesen, dass die meisten Maßnahmen des Bundes im Bereich der Straßenverkehrssicherheit für mehr als eine Säule relevant sind.

⁶ Es wird darauf hingewiesen, dass es in Deutschland keine eigene „Nationale Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit“ gibt. Die damit verbundenen Aufgaben teilen sich das BMV, die BASt und das StBA.

B2	Sicherheitsbewusstes Verhalten von Verkehrsteilnehmern	Ausgangsniveau Bewertung (2021)	Fortschritte (2021-2024)
3	Schulung von Fahranfängern	hoch	planmäßiger Verlauf
4	Kommunikationskampagnen	hoch	planmäßiger Verlauf
5	Maßnahmen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer	mittel	planmäßiger Verlauf
6	Maßnahmen für Berufskraftfahrer	mittel	planmäßiger Verlauf
7	Sonstiges	mittel	planmäßiger Verlauf

Insgesamt fallen 109 Maßnahmen unter die Säule „Sicherheitsbewusstes Verhalten von Verkehrsteilnehmern“. Im Jahr 2024 verlaufen die meisten einschlägigen Maßnahmen dieser Säule planmäßig.

Sichere Geschwindigkeiten

In Bezug auf die Säule „**Sichere Geschwindigkeiten**“ weist Deutschland nach eigenen Angaben ein hohes Ausgangsniveau in allen damit zusammenhängenden Bereichen der Straßenverkehrssicherheit aus, mit Ausnahme der Überwachung von Geschwindigkeitsübertretung, für die das Ausgangsniveau als „mittel“ eingestuft wird. 21 Maßnahmen fallen unter diese Säule. Im Jahr 2024 befinden sich die meisten einschlägigen Maßnahmen dieser Säule in der Umsetzung.

Tabelle 12.8: Nach eigenen Angaben erzielte Fortschritte bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit sicheren Geschwindigkeiten

B3	Sichere Geschwindigkeiten	Ausgangsniveau Bewertung (2021)	Fortschritte (2021-2024)
1	Aktualisierung der Geschwindigkeitsbegrenzungen	hoch	planmäßiger Verlauf
2	Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen	hoch	planmäßiger Verlauf
3	Kampagnen zu Geschwindigkeitsübertretungen	hoch	planmäßiger Verlauf
4	Überwachung von Geschwindigkeitsübertretungen	mittel	planmäßiger Verlauf
5	Sonstiges	mittel	planmäßiger Verlauf

Sichere Straßen

Was die Säule „**Sichere Straßen**“ betrifft, so wird das Ausgangsniveau in drei Bereichen der Straßenverkehrssicherheit nach eigenen Angaben als „mittel“ eingestuft: städtische Mobilitäts- und Sicherheitspläne, städtische Infrastruktur für ungeschützte Verkehrsteilnehmer und Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit im ländlichen Raum. Das Ausgangsniveau im Jahr 2021 für die verbleibenden Bereiche der Straßenverkehrssicherheit wird als hoch bewertet. Insgesamt sind 101 Maßnahmen für die Säule „Sichere Straßen“ relevant, von denen die meisten im Jahr 2024 planmäßig umgesetzt werden.

Tabelle 12.9: Nach eigenen Angaben erzielte Fortschritte bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit sicheren Straßen

B4	Sichere Straßen	Ausgangsniveau Bewertung (2021)	Fortschritte (2021-2024)
----	-----------------	---------------------------------	--------------------------

1	Städtische Mobilitäts- und Sicherheitspläne	mittel	planmäßiger Verlauf
2	Städtische Infrastruktur für ungeschützte Verkehrsteilnehmer	mittel	planmäßiger Verlauf
3	Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit im ländlichen Raum	mittel	planmäßiger Verlauf
4	Sicherheitsmanagement für Autobahnen	hoch	planmäßiger Verlauf
5	Straßenbaunormen	hoch	planmäßiger Verlauf
6	Straßenverkehrssicherheitsaudit und -prüfung	hoch	planmäßiger Verlauf
7	Sonstiges	hoch	planmäßiger Verlauf

Sichere Fahrzeuge

In Bezug auf die Säule „**Sichere Fahrzeuge**“ weist Deutschland in allen damit zusammenhängenden Bereichen ein hohes Ausgangsniveau auf. 52 Maßnahmen sind für die Säule „Sichere Fahrzeuge“ relevant. Im Jahr 2024 befinden sich die meisten davon in der Durchführung.

Tabelle 12.10: Nach eigenen Angaben erzielte Fortschritte bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit sicheren Fahrzeugen

B5	Sichere Fahrzeuge	Ausgangsniveau Bewertung (2021)	Fortschritte (2021-2024)
1	Flottenerneuerung	hoch	planmäßiger Verlauf
2	Förderung von hoch entwickelten Fahrerassistenzsystemen	hoch	planmäßiger Verlauf
3	Technische Fahrzeugkontrolle	hoch	planmäßiger Verlauf
4	Automatisierungsvorbereitung	hoch	planmäßiger Verlauf
5	Sonstiges	hoch	planmäßiger Verlauf

Versorgung nach einem Unfall

In Bezug auf die Säule „**Versorgung nach einem Unfall**“ weist Deutschland im Jahr 2021 ebenfalls in allen wichtigen Bereichen der Straßenverkehrssicherheit ein hohes Ausgangsniveau auf. Acht Maßnahmen fallen unter diese Säule. Im Jahr 2024 befinden sich die meisten einschlägigen Maßnahmen dieser Säule in der Durchführung.

Tabelle 12.11: Nach eigenen Angaben erzielte Fortschritte bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Versorgung nach einem Unfall

B6	Versorgung nach einem Unfall	Ausgangsniveau Bewertung (2021)	Fortschritte (2021-2024)
1	Verringerung der Reaktionszeit für medizinische Notfalldienste	hoch	planmäßiger Verlauf
2	Unterstützung von Verletzten	hoch	planmäßiger Verlauf
3	Sonstiges	hoch	planmäßiger Verlauf

4.2 Bewährte Verfahren

Für Deutschland gibt es zahlreiche bewährte Verfahren. Die nachstehenden Beispiele beschränken sich auf die Bundesebene. Bewährte Verfahren auf Ebene der Länder, Bezirke

oder Gemeinden sind dem Pakt für Verkehrssicherheit zu entnehmen.

Straßenverkehrssicherheitsmanagement

- **Pakt für Verkehrssicherheit:** Im Mai 2021 hat die Bundesregierung gemeinsam mit den Bundesländern, lokalen Behörden und anderen Partnern den Pakt für Verkehrssicherheit ins Leben gerufen. Dabei geht es darum, dass die Straßenverkehrssicherheit nicht nur in die Zuständigkeit der politischen Entscheidungsträger fällt, sondern die Gesellschaft als Ganzes betrifft und daher von der Regierung und der Gesellschaft gemeinsam angegangen werden muss. Das BMV ist für die Organisation der Straßenverkehrssicherheit auf nationaler Ebene in Deutschland zuständig. Mit dem eigenen Verkehrssicherheitsprogramm legt das Bundesministerium die Ziele und den Rahmen für die Arbeit im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland fest. Jedes der 16 Bundesländer verfügt über ein eigenes Verkehrsministerium. Diese können eigenständig Programme für die Straßenverkehrssicherheit ausarbeiten und sind für die Verbesserung der Straßeninfrastruktur auf Länderebene verantwortlich. Die Durchsetzung obliegt den einzelnen Bundesländern. Darüber hinaus können die Gemeinden auch spezifische Programme für die Straßenverkehrssicherheit entwickeln. All diese Aktivitäten sind Teil einer übergreifenden nationalen Strategie, des sogenannten „Pakts für Verkehrssicherheit“ mit zwölf Handlungsfeldern.
- **mFUND** fördert Forschungs- und Entwicklungsprojekte im Zusammenhang mit digitalen datengestützten Mobilitätsanwendungen. Darüber hinaus bringt diese Initiative Interessenträger aus der Regierung, dem privaten Sektor und der Forschungsgemeinschaft durch verschiedene Vernetzungsformate und Veranstaltungen zusammen. Die Initiative richtet sich an Gründer und Gründerinnen, Start-ups, Unternehmen, Hochschuleinrichtungen, Verbände, Behörden und Einrichtungen mit Forschungs- und Entwicklungsaufgaben. Interessenträger aus dem EWR und der Schweiz dürfen ebenfalls eine Finanzierung beantragen.
- **Unerlaubte Nutzung einer Rettungsgasse:** Mit der Änderung des Bußgeldkatalogs, die am 9. November 2021 in Kraft trat, wird die unerlaubte Nutzung einer Rettungsgasse nun in gleicher Weise strafrechtlich verfolgt und bestraft wie das Nichtbilden einer Rettungsgasse. Es können Geldstrafen zwischen 200 EUR und 320 EUR und ein einmonatiges Fahrverbot auferlegt werden. Als Folge dieser Verkehrsverstöße ist zudem die Eintragung von zwei Punkten im Fahreignungsregister vorgesehen.

- **Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr (UVB)**: Es handelt sich um einen Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verhütung von Verkehrsunfällen aus den vorangegangenen zwei Jahren. Unter Berücksichtigung der zwölf Handlungsfelder des Pakts für Verkehrssicherheit werden die Statistiken über Straßenverkehrsunfälle im betreffenden Berichtszeitraum analysiert und die verschiedenen Tätigkeiten im Bereich der Straßenverkehrssicherheit sowie die derzeitigen Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit und der Forschung vorgestellt. Diese umfassende Bilanz der laufenden Aktivitäten im Bereich der Straßenverkehrssicherheit wird dem Bundestag alle zwei Jahre vorgelegt.

Sicherheitsbewusstes Verhalten von Verkehrsteilnehmern:

- **Verkehrserziehung**: Die Deutsche Verkehrswacht (DVW) bietet im Rahmen des Programms „Kinder im Straßenverkehr“ Verkehrserziehungsmaßnahmen in Kindergärten an, bei denen das Lernen spielerisch erfolgt. Kindergärten erhalten professionelle und umfassende Unterstützung bei ihren Aktivitäten im Bereich der Straßenverkehrssicherheit durch geschulte Freiwillige der DVW. Darüber hinaus wendet sich der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) mit dem Thema „Kind und Verkehr“ an Eltern, um diese kontinuierlich zur Straßenverkehrssicherheit zu beraten. Die Kinder werden auch direkt angesprochen – mit der Verkehrsfibel von Käpt'n Blaubär, die jedes Jahr neu erscheint, um aktuelle Themen aus allen Bereichen der Straßenverkehrssicherheit abzudecken. Das Heft wird an viele Kindergärten und Grundschulen in Deutschland verteilt.
- **Junge Fahrende**: Die DVW hat das Programm „Aktion junge Fahrer“ weiterentwickelt, um Unfälle mit jungen Fahrenden zu vermeiden, die sich in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag ereignen. Die Veranstaltungen, die seit 2021 in Schulen unter dem neuen Motto „Jung+sicher+startklar“ stattfinden, werden von den lokalen Unfallverhütungsorganisationen organisiert. Außerdem wurde das Begleitete Fahren mit 17 Jahren eingeführt.
- **Track & Safety Days**: Im Rahmen der „Track & Safety Days“ werden Fahrsicherheitstrainings und Workshops mit Tuning-Experten angeboten, die speziell für junge Menschen und junge Erwachsene konzipiert sind, die sich für das Tuning interessieren. Die Veranstaltungen finden in acht Fahrsicherheitszentren in ganz Deutschland statt. Zusätzlich zu den Veranstaltungen werden Informationen über das sichere Tuning und die sichere Verkehrsteilnahme über eine Website, die sozialen Medien, ein 56-seitiges Tuning-Magazin sowie weitere Printmedien bereitgestellt.
- **Verkehrssicherheit auf zwei Rädern: Fahrrad, E-Scooter, Motorrad**: Im Rahmen der Verkehrssicherheitstage (unter dem Motto „FahrRad, ... aber sicher“) der DVW werden Antworten auf Sicherheitsfragen von Radfahrern gegeben. Die Bandbreite der Themen ist breit und reicht von der Empfehlung zur Nutzung eines Fahrradhelms über sinnvolle motorische Radfahrübungen für Erwachsene und Kinder, der Veranschaulichung der Gefahren des Toten Winkels bis hin zur sicheren Ausstattung eines Fahrrads und zur Frage des Alkoholkonsums beim Radfahren. Bei praktischen Übungen auf dem Pedelec-Parcours oder auf dem Parcours für E-Scooter werden die Besucher angeregt, ihre motorischen Fertigkeiten zu schulen und über mögliche Folgen riskanten Verhaltens nachzudenken. Die Veranstaltungen finden im Rahmen von Radsportevents und Fahrradmessen sowie auf Stadtfesten und Sternfahrten statt. Das BMDV hat ein Merkblatt zur sicheren Anwendung von Pedelecs erstellt. Neben der nachdrücklichen Empfehlung, Pedelecs nur mit einem Fahrradhelm zu verwenden, enthält die Broschüre wertvolle Ratschläge für Übungen zur Vorbereitung auf das

Fahren eines Pedelecs sowie Tipps für eine sichere Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr. Die BASt hat eine Broschüre mit Tipps zur Ausrüstung und Handhabung von Lastenfahrrädern von der ersten Testfahrt bis zum alltäglichen Gebrauch veröffentlicht. Unter dem Motto „Roll ohne Risiko!“ macht der DVR mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr auf die Gefahren von Regelverstößen beim Fahren mit E-Scootern aufmerksam. Die wichtigsten Regeln sind unter anderem auf Stickern und Lenkerschildern an den Fahrzeugen der Verleihfirmen, im direkten Blickfeld der Fahrenden, zu sehen.

- Der Industrieverband Motorrad Deutschland e.V. (IVM) wendet sich mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr über die sozialen Medien an Motorrad- und Rollerfahrer. Über diese Kampagnenkanäle werden nicht nur sicherheitsrelevante Inhalte für diese Zielgruppe aufgegriffen, sondern es findet auch ein aktiver Austausch mit der Community statt. Auch die Kooperation mit dem Online-Magazin VivaLaMoped „Motorrad: Aber sicher“ ist sehr erfolgreich. Die Zahl der Fans dieser Seite übersteigt sogar die der bekannten Motorradmagazine. Mit GIFS (bewegten Grafiken), Memes (Insiderwitzen) oder Cinemagraphs (Standbilder, welche Bewegung wiederholen) werden Inhalte zur Fahr- und Fahrzeugsicherheit veranschaulicht. .
- **Virtuelle Realität für ungeschützte Verkehrsteilnehmer:** Um das Potenzial der virtuellen Realität (VR) für die Verkehrssicherheitsarbeit zu erschließen, entstand im Auftrag der BASt das Projekt „#AUGENBLICKWINKEL360“. Eingebettet in ein Blended Learning Konzept wird eine VR-Anwendung genutzt, um für Gefahren zu sensibilisieren, die im Straßenverkehr im Kontakt zwischen Radfahrern und Pkw-Fahrern entstehen können. Dazu wurden drei 360°-Videos zu typischen Konfliktsituationen zwischen Pkw- und Radfahrenden gedreht. Ihnen ist gemeinsam, dass die Konfliktsituation zunächst aus der Sicht des einen Beteiligten erlebt wird, dann aus der Sicht des anderen. Darüber hinaus wird diese Technologie bei Berufskraftfahrern beworben, um das Bewusstsein für den Toten Winkel zu schärfen.

Sichere Geschwindigkeiten:

- **Kampagne gegen Geschwindigkeitsübertretungen:** Die Kampagne zur Straßenverkehrssicherheit „Runter vom Gas“ richtet sich an alle Verkehrsteilnehmer, um das Bewusstsein für die Gefahren zu schärfen, die von riskantem Verhalten auf der Straße ausgehen. Das BMDV hat eine Kampagne gegen Geschwindigkeitsübertretungen im ländlichen Raum gestartet.
- Verstärkter Einsatz von Verkehrsmanagementsystemen, z. B. Streckenkontrollsystemen.
- Gemeinsame Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen mit Originalgeräteherstellern zur Förderung von Fahrerassistenzsystemen und Automatisierung.

Sichere Straßen:

- **Forschungsprogramm Stadtverkehr:** Das Forschungsprogramm Stadtverkehr (FoPS) zielt auf die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden im ganzen Land ab und ist Teil der Ressortforschung des Bundesministeriums für Verkehr (BMV). Jedes Forschungsprogramm Stadtverkehr hat eine Laufzeit von zwei Jahren; finanziert werden wissenschaftliche Forschungsarbeiten zu Verkehrsproblemen, die typischerweise in Städten auftreten. Im Idealfall sollten die Projekte auf typische Verkehrsprobleme eingehen und bundesweit übertragbare Lösungen beinhalten.
- **Nationaler Radverkehrsplan 3.0:** Unter der Schirmherrschaft des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM) als zentraler Projektentwickler des BMV für die

Radverkehrsförderung fungiert das Mobilitätsforum Bund als Wissenszentrum und Informationsplattform und trägt aktiv zum Ziel des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 bei, Deutschland bis 2030 zu einer Fahrradnation zu machen. Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 ist die globale Strategie der Bundesregierung zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland bis 2030. Das übergeordnete Ziel ist, das Radfahren in Deutschland attraktiver und sicherer zu machen und die Zahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer deutlich zu erhöhen. Im Plan werden vier Säulen für die Radverkehrsförderung festgelegt: „Fahrrad und Politik“, „Fahrrad und Infrastruktur“, „Fahrrad und Mensch“ und „Fahrrad und Wirtschaft“ sowie zwei Querschnittsbereiche: „Innovation und Digitalisierung“ und „Stadt und Land“. Auf dieser Grundlage werden im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 verschiedene qualitative und quantitative Leitziele festgelegt und umfangreiche Handlungsempfehlungen für Bund, Länder, Kommunen, Verbände und Industrie gegeben. Um die Ziele des Radverkehrsplans 3.0 zu erreichen, fördert das Bundesministerium für Digitales und Verkehr den Radverkehr umfassend mit verschiedenen Unterstützungs- und Förderprogrammen, die auf unterschiedliche Handlungsbedürfnisse ausgerichtet sind.

- **Radschnellwege**: Radschnellwege sind Radwege, die aufgrund ihrer eigenständigen Bedeutung für den Verkehr und besonderer baulicher Standards für einen schnellen, störungsfreien Verkehr bestimmt sind. Dies macht Radschnellwege für urbane Räume und Metropolregionen mit hohem erwartetem Radverkehrsaufkommen besonders interessant. Sie dienen dazu, den Pendlerverkehr mit dem Fahrrad zu erhöhen, Verkehrsstaus zu vermeiden und den Verkehrsfluss reibungsloser zu gestalten. Radschnellwege können somit negative verkehrsbedingte Folgen wie Lärmbelästigung und Schadstoffemissionen reduzieren und wirken sich positiv auf das Klima aus. Der Bund fördert seit 2017 die Planung und den Bau von Radschnellwegen in der Baulast der Länder und Kommunen (bis 2030 mit insgesamt rund 390 Mio. EUR).
- **Neue Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)**: Ziel ist es, die Gestaltung von Landstraßen zu vereinheitlichen und sicherzustellen, dass sich die Verkehrsteilnehmer in vergleichbaren Situationen gleichartig verhalten. Dadurch ist insbesondere bei Interaktionen zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern ein höheres Maß an Verkehrssicherheit zu erwarten. Grundlage der angestrebten Standardisierung von Landstraßen in wenigen Straßentypen bildet die Definition von vier Entwurfsklassen für Landstraßen.
- **Digitales Testfeld Autobahn (DTA)**: Im Rahmen der Innovationsförderung hat das Ministerium 2015 das Digitale Testfeld Autobahn (DTA) in Bayern eingerichtet – als technologieoffenes Angebot für Industrie und Forschung. In diesem „Labor unter Realbedingungen“ werden innovative Anwendungen auf dem Gebiet des vernetzten und automatisierten Fahrens und der intelligenten Infrastruktur im Realverkehr erprobt (z. B. Sensoren, Messeinrichtungen, die Kommunikation von Fahrzeugen untereinander oder mit der Infrastruktur). Das DTA hat sich als Keimzelle für zukünftige Entwicklungen etabliert.
- **Bundesinformationssystem Straße (BISStra)**: Das Bundesinformationssystem Straße (BISStra) wurde entwickelt, um eine koordinierte Nutzung aller Daten im Zusammenhang mit Bundesfernstraßen, Brücken und Tunneln (einschließlich ihres Alters, ihres Zustands, der Belastung der Straßen und Bauwerke durch den Verkehr und der Zahl der bei Unfällen verletzten oder getöteten Personen) für Planung, Verwaltung und Forschung zu ermöglichen. Das BISStra unterstützt das Bundesministerium für Verkehr sowie die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen bei der Wahrnehmung ihrer vielfältigen Verwaltungs- und Forschungsaufgaben.
- **MaKaU – Maßnahmenkatalog gegen Unfallhäufungen**: Der MaKaU enthält eine

Aufstellung von möglichen Maßnahmen zur Bekämpfung von Unfallhäufungen und wurde als lernendes System für Unfallkommissionen konzipiert. Neue Maßnahmen zur Bekämpfung können einfach hinzugefügt werden, und die Wirksamkeit alter und neuer Maßnahmen auf Basis der Ergebnisse der von MaKaU unterstützten Wirksamkeitsüberprüfungen laufend aktualisiert werden.

Sichere Fahrzeuge:

- **Förderung von hoch entwickelten Fahrerassistenzsystemen:** Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) unterstützt den Einbau von Abbiegeassistenzsystemen: Das „De-minimis“-Programm geht mit dem Programm zur Förderung des Umweltschutzes und der Sicherheit in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen in eine neue Runde. Zu den im Rahmen dieses Programms finanzierten Maßnahmen gehört erneut der Einbau von Abbiegeassistenzsystemen für Nutzfahrzeuge über 7,5 Tonnen. Im Jahr 2024 können neue Anträge für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t und für Busse mit mindestens neun Sitzen über das Förderprogramm für Abbiegeassistenzsysteme eingereicht werden.
Auf der Grundlage der Initiative des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), höhere Anforderungen für Fahrerassistenzsysteme in Lkw und Bussen festzulegen, wurden im Juli 2022 auf UNECE-Ebene neue Spezifikationen für Notbremsassistenzsysteme angenommen. Die Spezifikationen, die zuvor von einer internationalen Sachverständigengruppe unter deutscher und japanischer Führung ausgearbeitet wurden, tragen dem verbesserten Stand der Technik bei Notbremsystemen Rechnung, die in einer BAST-Studie untersucht wurden. Die neuen Spezifikationen werden Notbremsassistenzsysteme noch sicherer und wirksamer machen.
- **Technische Prüfungen von Fahrzeugen:** Die Anforderungen und Spezifikationen für hoch entwickelte Fahrerassistenzsysteme werden von den Herstellern und Importeuren von Fahrzeugen, Fahrzeugsystemen oder Bauteilen speziell für die regelmäßige technische Prüfung von Fahrzeugen festgelegt und von der zentralen Verwaltungsbehörde auf der Grundlage der Informationen bewertet, die zum Zeitpunkt der Zulassung oder der Vorlage der Genehmigungsunterlagen oder nach ihrer Genehmigung gemäß den Bestimmungen der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 692/2008, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 566/2011 bzw. die Verordnung (EG) Nr. 595/2009, gelten. Diese Spezifikationen werden von der zentralen Verwaltungsbehörde zur Umsetzung und Verwendung bei der regelmäßigen technischen Prüfung übermittelt.
- **Automatisierungsvorbereitung:** Die Förderrichtlinie „Autonomes und vernetztes Fahren in öffentlichen Verkehrsmitteln“ soll zur Entwicklung von Konzepten in den Bereichen des autonomen und vernetzten Fahrens als Bestandteil des Mobilitätssystems der Zukunft beitragen. Sie befasst sich insbesondere mit dem autonomen Fahren auf höheren Automatisierungsstufen bis hin zum autonomen (fahrerlosen) Fahren sowie dem vernetzten Fahren im Straßenverkehr, einschließlich der Berücksichtigung von Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern in komplexen Anwendungsfällen, auch unter Verwendung von Methoden der künstlichen Intelligenz (KI).

Versorgung nach einem Unfall:

- **AORTA:** Hierbei geht es um automatisierte Rettungsgassen in komplexen Szenarien durch intelligente Vernetzung, um Einsatzfahrzeuge dabei zu unterstützen, früher und sicherer anzukommen, was Leben retten kann, insbesondere in Städten.

5. Schlussfolgerungen

Im Strategieplan Deutschlands für die Straßenverkehrssicherheit in der Dekade 2021-2030 wurde das Ziel festgelegt, die **Zahl der Verkehrstoten bis 2030 um 40 % zu verringern**. Außerdem besteht ein Ziel darin, die Zahl der Schwerverletzten bis 2030 erheblich zu verringern, ohne dass ein prozentuales Ziel für diesen Rückgang festgelegt wurde. Der Strategieplan für die Straßenverkehrssicherheit umfasst 179 Maßnahmen, die in zwölf Handlungsfelder unterteilt sind.

Im Jahr 2024 gehörte Deutschland **in Bezug auf die Zahl der Verkehrstoten zu den sicheren Ländern in der EU** (Platz 9 mit der niedrigsten Zahl von Verkehrstoten). Im Vergleich zum EU-Durchschnitt zeigt die Verteilung der Verkehrstoten in Deutschland einen relativ hohen Anteil von Radfahrern, insbesondere in städtischen Gebieten, und von Menschen ab 65 Jahre.

Den Daten zufolge ging die Zahl der Verkehrstoten zwischen 2019 und 2024 um 9 % zurück, während die Zahl der Schwerverletzten um 22 % abnahm. Im selben Zeitraum ging die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten bei fast allen Verkehrsteilnehmergruppen zurück. Nur die Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten **Radfahrer blieb konstant**.

Was die Fortschritte bei der Umsetzung der in der Nationalen Strategie für Straßenverkehrssicherheit für den Zeitraum 2021-2024 vorgesehenen Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit betrifft, so **verläuft die Umsetzung** nach eigenen Angaben reibungslos, ohne dass besondere Lücken gemeldet werden. Darüber hinaus kann Deutschland zahlreiche Beispiele für bewährte Verfahren vorweisen.

Obwohl die Umsetzung der geplanten Maßnahmen auf einem guten Weg ist, **werden bei der allgemeinen Verkehrssicherheit (Anzahl der Todesfälle) nur langsame Fortschritte in Richtung des für diesen Zeitraum festgelegten Ziels gemacht**. Um dieses Problem anzugehen, führt Deutschland derzeit eine Analyse durch, um die Schwerpunktbereiche für die künftige Umsetzung des Straßenverkehrssicherheitsprogramms festzulegen.