

Brüssel, den 19. Februar 2026
(OR. en)

6516/26

TRANS 86

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 13. Februar 2026

Empfänger: Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union

Betr.: 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

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument COM(2026) 77 final.

Anl.: COM(2026) 77 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 13.2.2026
COM(2026) 77 final

**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**

{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) 43 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}

1. EINFÜHRUNG

Jedes Jahr fordern die Straßen in der EU fast 20 000 Menschenleben – eine verheerende Zahl, bei der es sich um mehr als eine rein statistische Angabe handelt, sondern die eine Realität ist, in der Familien auseinandergerissen werden, Gemeinschaften trauern und ein enormes Potenzial von Menschen unwiederbringlich verloren geht. Bis zu fünfmal so viele Menschen – 100 000 Personen – erleiden Verletzungen im Straßenverkehr, die ihren weiteren Lebensverlauf grundlegend verändern. Diese lebensverändernden Verletzungen bedeuten häufig eine dauerhafte Behinderung, chronische Schmerzen und den Verlust von Existenzgrundlagen; sie haben tiefgreifende Auswirkungen auf die Lebensqualität, die weit über die unmittelbaren Opfer hinausgehen und Familien, Betreuungspersonen und breitere soziale Netzwerke betreffen.

Die menschliche Tragweite von Verkehrsunfällen ist die sichtbarste und tragischste Dimension. Aber es gibt auch die volkswirtschaftliche Belastung durch Verkehrsunfälle. Monetär betrachtet werden die Kosten von Verkehrsunfällen in der EU auf jährlich 2 % des BIP geschätzt¹. Diese Ressourcen könnten andernfalls für Innovationen, Bildung, Gesundheitsversorgung und andere wichtige öffentliche Investitionen eingesetzt werden. Die Straßenverkehrssicherheit sollte eine Säule der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit der EU sein, da sie sich unmittelbar auf den effizienten Warenverkehr und die Mobilität von Arbeitskräften sowie auf die Betriebskosten der Unternehmen in allen Sektoren auswirkt.

Der Übergang zu einer sichereren und nachhaltigeren Mobilität ist auch für die Aufrechterhaltung der führenden Rolle der Industrie der EU und ihrer Wettbewerbsfähigkeit auf den Weltmärkten von entscheidender Bedeutung². Die europäischen Automobilhersteller und ihre Zulieferernetze nehmen bei der Entwicklung moderner Sicherheitstechnologien – von autonomen Notbremssystemen bis hin zur Fahrzeugkonnektivität – eine Spitzenstellung ein und positionieren damit die EU als Weltmarktführer bei Innovationen im Bereich der Fahrzeugsicherheit. Verpflichtungen zur Straßenverkehrssicherheit retten nicht nur Leben, sondern treiben auch den technologischen Fortschritt voran, schaffen hoch qualifizierte Beschäftigung und erhalten den Wettbewerbsvorteil der EU auf dem sich rasch entwickelnden weltweiten Automobilmarkt. Investitionen in die Straßenverkehrssicherheit tragen auch zur Abwehrbereitschaft und Resilienz der EU bei, indem sie die Kontinuität und Zuverlässigkeit kritischer Straßeninfrastruktur und damit verbundener Dienste gewährleisten, insbesondere dort, wo Straßenkorridore und -knotenpunkte sowohl Verteidigungszwecken als auch zivilen Zwecken dienen.

Die EU und ihre Mitgliedstaaten setzen sich nachdrücklich für die Straßenverkehrssicherheit ein. Auf EU-Ebene spiegelte sich dies – zuletzt – im EU-Rahmen für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2021-2030³ wider, in

¹ Handbuch der Europäischen Kommission über die externen Kosten des Verkehrs 2019 (neue Fassung in Vorbereitung).

² Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie, COM(2025) 95 final vom 5. März 2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A52025DC0095>.

³ COM(2018) 293: Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Europa in

dem die gemeinsamen Ziele bekräftigt wurden, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten bis 2030⁴ zu halbieren und die Zahl der Verkehrstoten bis 2050 auf nahe Null zu bringen („Vision Null“). Um diese Ziele zu erreichen, haben die Mitgliedstaaten nationale Strategien, Aktionspläne und andere Verpflichtungserklärungen wie interministerielle Vereinbarungen und föderale Kooperationsstrukturen angenommen und umgesetzt.

Der EU-Rahmen für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021-2030 knüpfte an die wichtigsten vorrangigen Bereiche des „Safe System“-Ansatzes an, darunter sicherere Straßen und Straßenränder, sicherere Fahrzeuge, sicherere Straßennutzung, bessere Versorgung nach einem Unfall und bessere Datenerhebung und -analyse. Es wird betont, dass es von entscheidender Bedeutung ist, die wichtigsten Risikofaktoren – Geschwindigkeitsübertretung, Trunkenheit im Straßenverkehr, Ablenkung und Nichtverwendung von Schutzausrüstung – anzugehen und dabei besonderes Augenmerk auf ungeschützte Straßenverkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer zu legen.

Bei dieser Mitteilung handelt es sich um einen Halbzeitbericht über die Fortschritte bei der Verwirklichung der EU-Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, in dem eine Bestandsaufnahme der Entwicklungen seit 2019 vorgenommen wird, neue Herausforderungen aufgezeigt werden, die im ursprünglichen Rahmen nicht vollständig vorhergesehen wurden, und Anpassungen vorgeschlagen werden, um sicherzustellen, dass die EU auf Kurs bleibt, um ihre Ziele für 2030 zu erreichen. Die Analyse zeigt ermutigende Fortschritte in einigen Bereichen, weist aber auch auf einige erhebliche Lücken hin, die unmittelbare Aufmerksamkeit und verstärkte Maßnahmen erfordern, um Leben zu retten, die wirtschaftliche Belastung zu verringern und die Wettbewerbsfähigkeit der EU zu stärken.

1.1. FORTSCHRITTE BEI DER ERREICHUNG DER ZIELE FÜR DIE STRAßENVERKEHRSSICHERHEIT

Die jüngsten Daten zeigen, dass im Jahr 2024 in der EU 19 900 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben kamen. Das sind 440 weniger Todesfälle als 2023 – ein Rückgang um 2 %⁵. Angesichts des Anstiegs der Zahl der Fahrzeuge pro Person und der gefahrenen Kilometer ist dies ein bedeutender Erfolg, macht aber auch deutlich, dass nachhaltige Anstrengungen auf allen Ebenen erforderlich sind.

Bewegung – Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und umweltfreundlich, Anhang I, Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Europa in Bewegung – Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und umweltfreundlich, Anhang I, COM(2018) 293 vom 17. Mai 2018, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A52018DC0293>.

⁴ Inzwischen wurde als Basisjahr, anhand dessen die Fortschritte gemessen werden, das Jahr 2019 festgelegt.

⁵ Dies stellt zwar einen Fortschritt dar, doch bleibt der Zielpfad insgesamt deutlich hinter der jährlichen Verringerung um 4,6 % zurück, die erforderlich ist, um das Ziel der Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2030 zu erreichen.

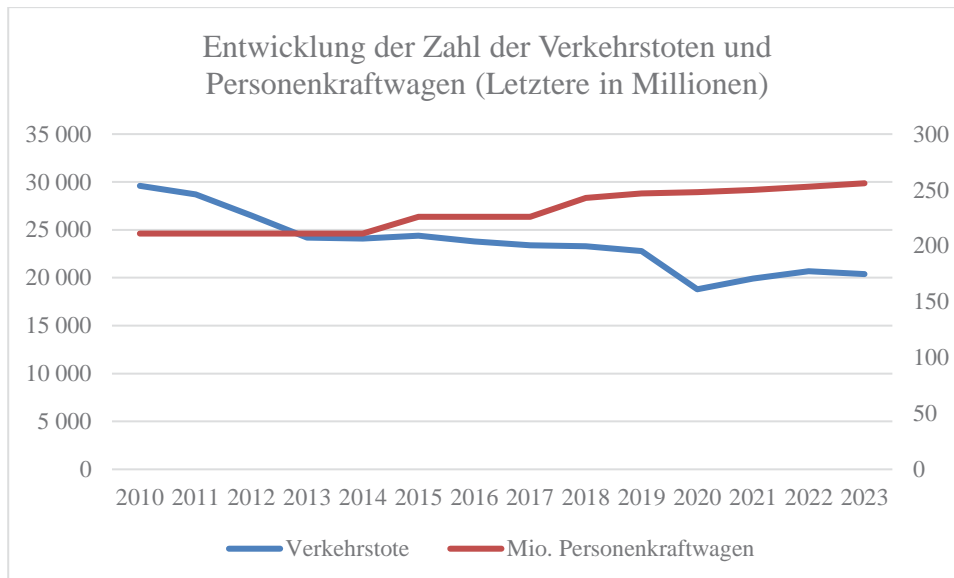


Abbildung 1: Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten und Personenkraftwagen (Letztere in Millionen) in der EU 2010-2023. Quellen: EU CARE-Datenbank zu Straßenverkehrsunfällen; für Daten über Personenkraftwagen, Eurostat (Online-Datencode [road eqs carage](#)).

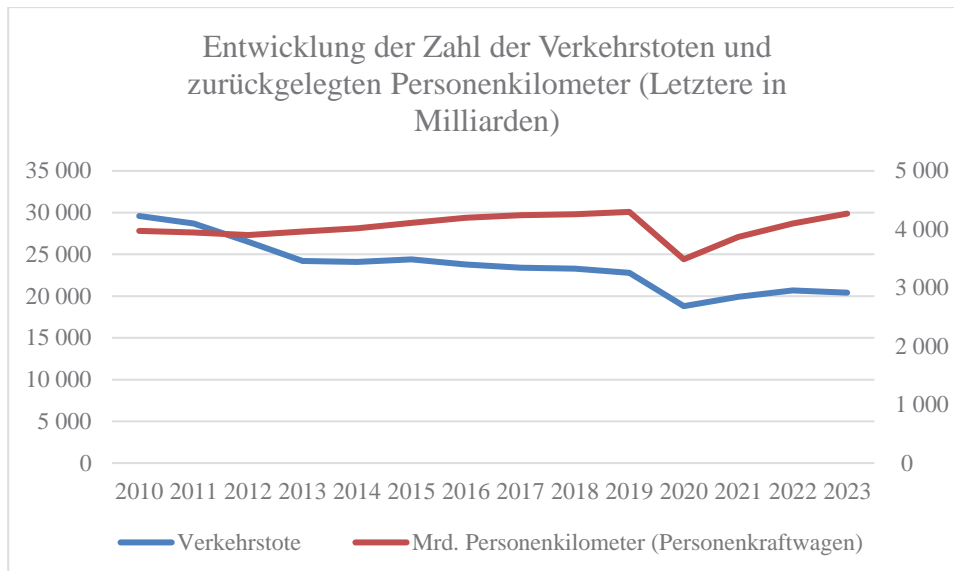


Abbildung 2: Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten und zurückgelegten Personenkilometer (Personenkraftwagen, in Milliarden) in der EU 2010–2023. Quellen: EU CARE-Datenbank zu Straßenverkehrsunfällen; für Daten über Personenkilometer (Personenkraftwagen), Eurostat (Online-Datencode [road_pa_mov](#))

Seit dem Basisjahr 2019 ist die Zahl der Verkehrstoten EU-weit um 12 % zurückgegangen, doch hinter dieser Verbesserung verbergen sich deutliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten. Nur wenige Mitgliedstaaten – Belgien, Bulgarien, Dänemark, Litauen, Malta, Polen und Slowenien – sind derzeit auf Kurs, um die angestrebte Minderung von 50 % bis 2030 zu erreichen. Einige Mitgliedstaaten, darunter Irland und Estland, verzeichneten einen Anstieg der Zahl der Verkehrstoten, während in anderen Mitgliedstaaten wie Frankreich, Italien und den Niederlanden nur geringfügige Verbesserungen zu verzeichnen waren. Im Jahr 2024 reichte die Zahl der Unfalltoten von 20 Toten je eine Million Einwohner in Schweden bis zu 78 Toten je eine Million Einwohner in Rumänien.

Um diese Trends besser zu verstehen, arbeitete die Kommission mit den Mitgliedstaaten zusammen, um deren Leistung bei den wesentlichen Leistungsindikatoren im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit nachzuvollziehen. Diese Projekte *Baseline*⁶ und *Trendline*⁷ lieferten Informationen über die mit Unfall- und Verletzungsrisiken verbundenen Faktoren und zeigten erhebliche Unterschiede zwischen den Ländern auf. Siehe Abschnitt 2.

⁶ <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>.

⁷ <https://trendlineproject.eu/>.

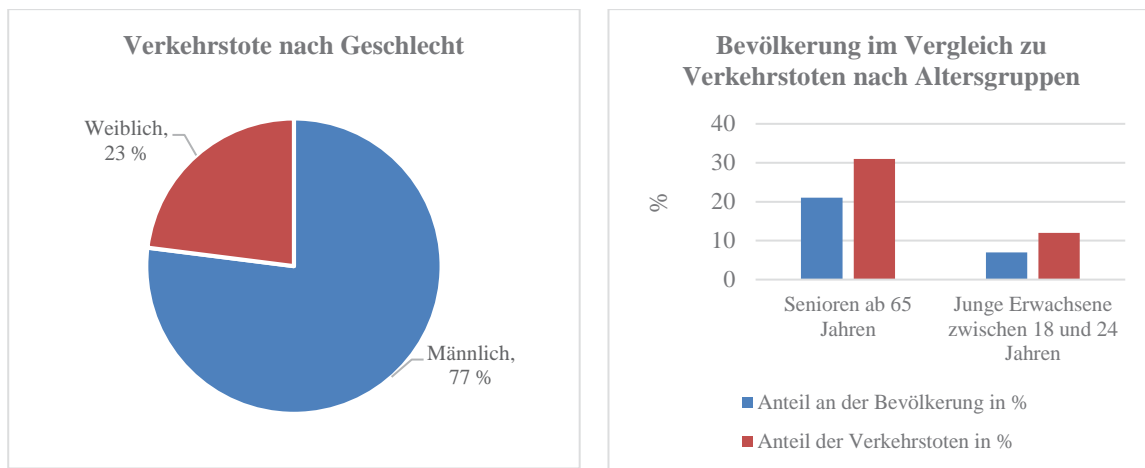


Abbildung 3: Aufschlüsselung der Verkehrstoten in der EU nach Geschlecht und Altersgruppen, 2023. Quellen: EU CARE-Datenbank zu Straßenverkehrsunfällen; für Bevölkerungsdaten: Eurostat (Online-Datencode [demo_pjan](#)).

Was die geografische und demografische Verteilung der Unfallopfer im Straßenverkehr betrifft, so lassen sich einige klare Trends erkennen. Landstraßen sind nach wie vor die gefährlichste Straßenart. Die Zahl der Verkehrstoten ist bei den Männern weitaus höher als bei den Frauen. Auch der unverhältnismäßig hohe Anteil junger und älterer Menschen an Verkehrstoten – insbesondere bei Fußgängern und Fahrradfahrern – gibt zunehmend Anlass zur Sorge.



Abbildung 4: Kollisionsmatrix der Verkehrstoten in der EU nach Verkehrsteilnehmern und anderen Hauptbeteiligten an einem Unfall, 2023. Quelle: EU CARE-Datenbank zu Straßenverkehrsunfällen.

In absoluten Zahlen sterben die Fahrzeuginsassen am ehesten bei Straßenverkehrsunfällen. Sie machen rund 44 % aller Verkehrstoten aus, gefolgt von Fußgängern, Motorradfahrern und Radfahrern. Im Verhältnis zur Zahl der Fahrzeuge auf der Straße besteht für Motorradfahrer jedoch ein weitaus höheres Risiko, bei einem Verkehrsunfall zu sterben. Straßenbauarbeiter und Wartungspersonal sind eine besondere

Risikogruppe. Weitere Analysen dieser geografischen und demografischen Aufschlüsselungen tödlicher Straßenverkehrsunfälle sind den Berichten der EU-Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit zu entnehmen⁸.

Aus den Berichten geht hervor, dass eine hohe Zahl von Fahrzeuginsassen und Motorradfahrern bei Unfällen ums Leben kommt, an dem ein einziges Fahrzeug beteiligt ist, während Fußgänger und Radfahrer besonders gefährdet sind, wenn sie an einem Zusammenstoß mit einem Fahrzeug beteiligt sind.

Bezüglich der Fortschritte beim Schutz ungeschützter Straßenverkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer und Nutzer elektrischer Leichtfahrzeuge zeigt sich ein gemischtes Bild. Zwischen 2019 und 2023 wurden etwa 900 weniger Fußgänger getötet. Der Rückgang der Zahl der Verkehrstoten bei Radfahrern und Motorradfahrern fiel jedoch mit jeweils rund 100 weniger Todesfällen in der gesamten EU deutlich geringer aus. In den Städten waren fast 70 % der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Menschen ungeschützte Straßenverkehrsteilnehmer. Dieser Prozentsatz ist anhaltend hoch, was deutlich macht, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in den Städten dringend erforderlich sind.

Gleichzeitig hat die Zahl von anderen Fahrzeugen für die persönliche Mobilität wie E-Scooter auf den Straßen der EU stark zugenommen, was mit einem entsprechenden Anstieg der Zahl der Verletzten und Todesfälle in dieser Kategorie einherging. Mit der Erhebung von Daten in der CARE-Datenbank⁹ für diese spezifische Kategorie von Straßenverkehrsteilnehmern wurde 2023 begonnen. Derzeit wird darüber nachgedacht, wie die Sicherheitsherausforderungen, die diese Kategorie mit sich bringt, bewältigt werden können. In einer Studie der Kommission¹⁰ aus dem Jahr 2024 wurden die Herausforderungen und Chancen im Zusammenhang mit der Regulierung von Fahrzeugen für die persönliche Mobilität untersucht und harmonisierte Vorschriften empfohlen, um der derzeitigen Fragmentierung in der EU entgegenzuwirken.

Die Expertengruppe für urbane Mobilität¹¹ hat eine Reihe von Empfehlungen abgegeben¹², die sich auf den Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer konzentrieren. Dabei wird die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in städtischen Gebieten als Maßnahme mit den größten Auswirkungen befürwortet, gefolgt von der Entwicklung von Qualitätsanforderungen für die Straßeninfrastruktur, die diesen Gruppen dient, wie z. B. sichere Fußgängerübergänge und getrennte Fuß- und Radwege.

⁸ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en.

⁹ EU-Datenbank mit aufgeschlüsselten Daten über Straßenverkehrsunfälle mit Toten oder Verletzten: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database_en.

¹⁰ Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices – Abschlussbericht (1.0), Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2024, <https://op.europa.eu/de/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75ed71a1>.

¹¹ Expertengruppe für die urbane Mobilität (E03863), eingerichtet durch den Beschluss der Kommission C(2022) 5320 final.

¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

2. WICHTIGSTE VERHALTENSBEDINGTE RISIKOFAKTOREN

Trotz jahrzehntelanger Investitionen in die Straßenverkehrssicherheit, Sensibilisierungskampagnen und gesetzgeberischer Maßnahmen fordern verhaltensbedingte Risikofaktoren weiterhin Menschenleben. Die wichtigsten Risikofaktoren sind überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit, Fahren unter Alkohol- und/oder Drogeneinfluss, Ablenkung und Nichtanlegen des Sicherheitsgurts. Weitere Einzelheiten zu jedem dieser Risikofaktoren sind der Analyse zu entnehmen, die die EU-Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit veröffentlicht hat¹³. Einige Beispiele:

Trunkenheit im Straßenverkehr: Etwa 25 % aller Fälle mit Verkehrstoten in der EU sind alkoholbedingt. Stichprobenartige Atemtests bei Unterwegskontrollen zeigen, dass die Alkoholgrenzwerte mit etwa 98 % insgesamt weitgehend eingehalten werden. Doch selbst diese scheinbar geringe Verstoßrate von 2 % entspricht etwa fünf Millionen beeinträchtigten Fahrern auf den Straßen in der EU.

Geschwindigkeitsübertretung: Schätzungen zufolge sind rund 30 % aller tödlichen Straßenverkehrsunfälle in der EU unmittelbar auf überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen. In vielen Ländern liegt die Quote der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf städtischen Straßen unter 50 %.

Ablenkung: Eingehende Unfallanalysen für die EU deuten darauf hin, dass die Ablenkung des Fahrers oder der Fahrerin bei 10-30 % der tödlichen Unfälle eine Rolle spielt, je nach Land und Datenquelle.

Kein Sicherheitsgurt: Mehr als ein Viertel der bei Unfällen getöteten Fahrzeuginsassen trug zum Unfallzeitpunkt keinen Sicherheitsgurt. Beobachtungserhebungen zeigen, dass in einigen Ländern die Einhaltungquote bei Personen auf den Rücksitzen unter 50 % liegt, was eine erhebliche Sicherheitslücke darstellt.

Bei Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit muss der „Safe System“-Ansatz angewandt werden, um diese verhaltensbezogenen Probleme zusammen mit anderen Maßnahmen zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur und der Fahrzeugsicherheit anzugehen und eine wirksame Versorgung nach einem Unfall zu gewährleisten.

3. ZENTRALE SYSTEMISCHE HERAUSFORDERUNGEN

Erkenntnisse aus der Umsetzung von Strategien, Aktionsplänen und anderen strategischen Dokumenten der EU und der Mitgliedstaaten sowie Rückmeldungen von Vertretern der Mitgliedstaaten deuten darauf hin, dass Fortschritte bei der Verwirklichung der Ziele für 2030 nach wie vor durch eine Reihe systemischer Herausforderungen behindert werden.

¹³ Siehe https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en für ausführliche Berichte über das Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss, Schutzausrüstung wie Sicherheitsgurte, Ablenkung und Geschwindigkeit. Siehe auch https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol_en für eine Studie aus dem Jahr 2022 mit dem Titel „Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs“.

- Die **Durchsetzung** der Straßenverkehrsvorschriften stellt angesichts der strukturellen Engpässe bei Beamten der Straßenverkehrspolizei und des Mangels an automatisierten Kamerasystemen nach wie vor eine Herausforderung dar.
- **Begrenzte gesellschaftliche Akzeptanz**, insbesondere von Durchsetzungsmaßnahmen. Der Widerstand der Öffentlichkeit gegen die automatisierte Durchsetzung, niedrigere Geschwindigkeitsbegrenzungen und strengere Strafen spiegelt eine allgemeine kulturelle Gleichgültigkeit gegenüber der Notwendigkeit wider, der Sicherheit Vorrang gegenüber dem Mobilitätskomfort einzuräumen. Beispiele hierfür sind das Inbrandsetzen von Geschwindigkeitskameras und das Entfernen verkehrsberuhigender Maßnahmen durch Demonstranten.
- **Fehlende Kapazitäten:** Behörden, die für die Verkehrssicherheitsinfrastruktur, Verkehrsmaßnahmen und die Durchsetzung von Vorschriften zuständig sind, insbesondere auf kommunaler Ebene, verfügen oft nicht über ausreichend qualifiziertes Personal. In vielen EU-Mitgliedstaaten besteht nach wie vor ein Mangel an Fahrlehrern und Fahrprüfern sowie an Personen, die für die technische Überwachung von Fahrzeugen zuständig sind.
- **Unzureichende Mittel:** Viele Mitgliedstaaten verfügen weder auf nationaler noch auf lokaler Ebene über spezielle Budgets für die Straßenverkehrssicherheit und können daher kein qualifiziertes Personal einstellen, um Projekte zur Sicherheit der Straßeninfrastruktur zu konzipieren und umzusetzen, oder ausreichend Personal in ihren Durchsetzungsbehörden beschäftigen.
- Der **politische Wille** auf allen Ebenen ist nach wie vor nicht im gleichen Maß vorhanden, da die Straßenverkehrssicherheit oft als technisches und nicht als politisches Problem behandelt wird. Der Grund für das zögerliche Handeln könnte darin liegen, dass die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen von Verkehrsunfällen nur unzureichend verstanden werden.
- Es bestehen nach wie vor **Herausforderungen im Bereich der Governance**, da die Zuständigkeiten auf verschiedene Verwaltungsebenen und Sektoren verteilt sind.
 - Auf **EU-Ebene** hat das gestärkte Mandat der Hochrangigen Gruppe für Straßenverkehrssicherheit¹⁴, das es ihr ermöglicht, strategische Beratung einzubeziehen und häufiger Rückmeldungen einzuholen, möglicherweise nicht immer dazu geführt, dass die von den Vertretern der EU-Mitgliedstaaten angesprochenen Fragen mit angemessenen Folgemaßnahmen der EU in allen Politikbereichen im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit einhergegangen sind.
 - Der Governance-Rahmen der EU für die Straßenverkehrssicherheit ist nicht ausreichend strukturiert, um die breitere Einführung automatisierter Fahrzeuge im Straßenverkehr zu ermöglichen oder Big Data für Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zu nutzen. Für andere Verkehrsträger wurden Exekutivagenturen mit Sicherheitsmandaten eingerichtet, aber es gibt keinen gemeinsamen Rahmen zur Unterstützung der Überwachungs-, Koordinierungs- und technischen Arbeiten, die für die sichere Einführung automatisierter Fahrzeuge auf den Straßen in der EU erforderlich sind. Dies könnte eine verpasste Chance sowohl für die Straßenverkehrssicherheit als auch für die Wirtschaft der EU bedeuten.

¹⁴ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety_en.

- Auf **nationaler Ebene** hingegen verhindert trotz vieler positiver Beispiele die mangelnde Koordination zwischen Verkehrs-, Wirtschafts-, Gesundheits-, Justiz- und Bildungsbehörden oft den notwendigen ganzheitlichen Ansatz für die Straßenverkehrssicherheit¹⁵.

¹⁵ Die WHO empfiehlt die Benennung einer „federführenden Agentur“, die Ausarbeitung nationaler Strategien und die Festlegung nationaler quantifizierter Ziele. Siehe Belin M-Å, Khayesi M, Tran N., „Road safety is no accident“: building efficient road safety lead agencies, strategies and targets in the world, 2009-2023“, *Injury Prevention*, 15. Juli 2025, <http://doi:10.1136/ip-2024-045601>.

4. WAS WURDE BISHER UNTERNOMMEN?

Der EU-Rahmen für die Politik im Bereich Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021-2030¹⁶ ist das Strategiepapier für das laufende Jahrzehnt. Es wurden vier Hauptaktionsfelder („Interventionsbereiche“) ermittelt, die den vier Säulen des „Safe System“-Ansatzes entsprechen: sichere Straßen und Straßenränder, sichere Fahrzeuge, sichere Teilnahme am Straßenverkehr und wirksame Notfalleinsätze. Die Kommission hat in jedem dieser Bereiche Maßnahmen in Form von Rechtsvorschriften, Finanzierung, Öffentlichkeitsarbeit und Kapazitätsaufbau ergriffen.

4.1. SICHERHEIT DER INFRASTRUKTUR

Der gute Zustand von Straßen und Straßenrändern ist für eine größere Sicherheit der Verkehrsteilnehmer entscheidend. Im Oktober 2019 nahm die EU eine überarbeitete Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur¹⁷ an, um sowohl die Zahl als auch die Schwere von Unfällen zu verringern. Mit den überarbeiteten Vorschriften wurde der Anwendungsbereich der Richtlinie über das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) hinaus auf Autobahnen und Fernstraßen sowie auf alle Straßen außerhalb städtischer Gebiete, die mit EU-Mitteln gebaut werden, ausgeweitet. Dies bedeutet, dass Landstraßen, auf die mehr als die Hälfte aller Verkehrstoten entfallen, nun in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, wodurch sichergestellt wird, dass der Aspekt der Sicherheit in allen Phasen der Planung, der Konzeption und des Betriebs von Straßeninfrastruktur berücksichtigt wird.

Im Rahmen dieser umfassenden Aufgabe müssen die Mitgliedstaaten regelmäßige netzweite Straßenbewertungen durchführen, die auf einer Methodik zur Risikokalibrierung beruhen, mit deren Hilfe Unfallrisiken auf bestimmten Straßenabschnitten besser ermittelt werden können. Dies wird dazu führen, dass die Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen gezielt auf die gefährlichsten Abschnitte ausgerichtet werden und somit dazu beitragen, Investitionen dorthin zu lenken, wo sie am dringendsten benötigt werden. Die Kommission hat Leitlinien bereitgestellt¹⁸, um die nationalen Behörden bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben zu unterstützen, sowie eine Europakarte¹⁹, die das gesamte unter die Richtlinie fallende Straßennetz zeigt.

Die Kommission erarbeitet derzeit Leitlinien für die Gestaltung sicherer Straßen und benutzerfreundlicher Infrastruktur als Folgemaßnahme zur Europäischen Erklärung zum Radverkehr²⁰ und zur Anforderung der Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur, wonach ungeschützte Verkehrsteilnehmer bei allen

¹⁶ COM(2018) 293, Anhang I.

¹⁷ Richtlinie (EU) 2019/1936 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2019 zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. L 305/1 vom 26.11.2019, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj>).

¹⁸ Network Wide Road Safety Assessment Methodology and Implementation Handbook, 93e39cd2-9e71-4ee0-8a8e-4de4fddaf068_en.

¹⁹ [TENtec Map Viewers - Explore the TEN-T Network |Europäische Verkehrsinfrastruktur](#)

²⁰ [Europäische Erklärung zum Radverkehr \(ABl. C/2024/2377, 3.4.2024\)](#).

Verfahren für das Straßenverkehrssicherheitsmanagement systematisch berücksichtigt werden müssen.

Die Richtlinie über intelligente Verkehrssysteme²¹ sieht statische und dynamische Verkehrsvorschriften wie Geschwindigkeitsbegrenzungen im TEN-V-Gesamtnetz, auf Autobahnen, Fernstraßen und städtischen Knoten vor. Sie wird die Einhaltung der Vorschriften durch die Fahrer verbessern und zu einem sichereren und intelligenteren Verkehr führen, indem intelligente Geschwindigkeitsassistenten und kooperative, vernetzte und automatisierte Mobilität unterstützt werden.

4.2. FAHRZEUGSICHERHEIT

Sichere Fahrzeuge sind die zweite Säule des „Safe System“-Ansatzes. Fahrzeuge haben erhebliche Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit, und rasche technologische Veränderungen erfordern ständige Aufmerksamkeit seitens der Regulierungsbehörden.

Die Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit²², in der Mindestsicherheitsstandards für alle auf dem EU-Markt verkauften Neufahrzeuge festgelegt sind, trat im Juli 2024 in vollem Umfang in Kraft. Durch sie wurden Anforderungen eingeführt, die ein erhebliches Potenzial zur Verbesserung der Sicherheit aufweisen, wie intelligente Geschwindigkeitsassistenten, Spurhalteassistenten, Totwinkel-Informationssysteme und Rückfahrassistenten sowie erweiterte Kopfaufprallschutzbereiche, die Verletzungen bei Kollisionen mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern und Radfahrern mindern können. Die Kommission arbeitet kontinuierlich mit den Mitgliedstaaten und Interessenträgern an der Durchführung der Verordnung und der Umsetzung des Rechtsrahmens für automatisierte Fahrzeuge.

Im April 2025 schlug die Kommission vor, die EU-Vorschriften über die Verkehrs- und Betriebssicherheit von Fahrzeugen zu überarbeiten²³. Ziel ist es, insbesondere angesichts technologischer Entwicklungen und vor dem Hintergrund einer alternden EU-Fahrzeugflotte die Sicherheit von Fahrzeugen während ihrer gesamten Lebensdauer zu gewährleisten und Luftschadstoff- sowie Lärmemissionen zu reduzieren. Mit den vorgeschlagenen neuen Vorschriften sollen die regelmäßigen technischen Prüfungen von Elektrofahrzeugen und hoch entwickelten Fahrerassistenzsystemen angepasst, obligatorische regelmäßige technische Prüfungen für Motorräder und jährliche Prüfungen

²¹ Richtlinie (EU) 2023/2661 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. November 2023 zur Änderung der Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L, 2023/2661, 30.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

²² [Verordnung \(EU\) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019](#) über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern.

²³ Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen (COM(2025) 180), und Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge und die in den nationalen Fahrzeugregistern erfassten Zulassungsdaten von Fahrzeugen sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates (COM(2025) 179).

für ältere Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge eingeführt, fortschrittliche Emissionsprüfverfahren zur Erkennung von Fahrzeugen mit hohen Emissionen aufgenommen und Kontrollen der Ladungssicherung bei Unterwegskontrollen verbindlich vorgeschrieben werden. Es wird geschätzt, dass all diese Maßnahmen, wenn sie umgesetzt würden, zwischen 2026 und 2050 etwa 7 000 Leben retten und etwa 65 000 schwere Verletzungen verhindern würden.

4.3. SICHERE TEILNAHME AM STRAßENVERKEHR

Die sichere Nutzung der Straßen, wozu eine angemessene Geschwindigkeit, nüchternes und unabgelenktes Fahren sowie die Verwendung von Sicherheitsausrüstung gehören, ist der dritte Aktionsbereich des derzeitigen EU-Rahmens für die Politik im Bereich Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021-2030 und die dritte Säule des „Safe System“-Ansatzes. Führerscheine, gezielte Aufklärung und Sensibilisierung sowie strenge Durchsetzungsregelungen sind wichtige Bestandteile einer Anreizstruktur, die die sichere Nutzung von Straßen und Fahrzeugen fördert.

Im Oktober 2025 nahm die EU eine Überarbeitung der **Führerscheinrichtlinie**²⁴ an. Neben der Einführung des digitalen Führerscheins sehen die neuen Vorschriften Folgendes vor: begleitetes Fahren für junge Fahrschüler, strengere Vorschriften und/oder Strafen für Fahranfänger, die alkoholisiert oder unter Drogeneinfluss am Steuer saßen, ein stärkeres Risikobewusstsein, einen besseren Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer und einen neuen Rahmen, der es den Mitgliedstaaten ermöglicht, die geistige und körperliche Fahrtauglichkeit eines Fahrers während seines gesamten Lebens zu überprüfen.

Wenngleich frühere EU-Vorschriften die Einhaltung der Vorschriften für die Straßenverkehrssicherheit durch gebietsfremde Fahrer verbessert haben, bestand nach wie vor ein erhebliches Schlupfloch: Etwa 40 % der grenzüberschreitenden Delikte blieben ungestraft, da es schwierig war, Straftäter zu ermitteln und Geldbußen und Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust durchzusetzen. Diese Schwachstellen wurden mit der neuen Führerscheinrichtlinie behoben. Bei schweren Verstößen wie Trunkenheit oder Drogenkonsum im Straßenverkehr, Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 50 km/h oder Verstößen gegen Straßenverkehrsvorschriften, die den Tod oder eine schwere Körperverletzung anderer verursachen, ist der Ausstellungsmitgliedstaat verpflichtet, eine dem vom Deliktsmitgliedstaat verhängten **Fahrberechtigungsverlust** in ihrer Wirkung ähnliche Strafe aufzuerlegen. Dadurch wird die Sanktion EU-weit wirksam. Zudem stärkt die kürzlich angenommene **Richtlinie über die grenzüberschreitende Durchsetzung**²⁵ die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, indem sie Amtshilfe zur wirksamen Durchsetzung finanzieller Sanktionen für ein breiteres Spektrum von die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Delikten vorsieht.

²⁴ [Richtlinie \(EU\) 2025/2205 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2025 über den Führerschein](#), zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission.

²⁵ [Richtlinie \(EU\) 2024/3237 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Dezember 2024 zur Änderung der Richtlinie \(EU\) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte](#).

Geschwindigkeit ist nach wie vor der wichtigste Faktor bei Straßenverkehrsunfällen. Bei 10-15 % aller Unfälle und etwa 30 % der tödlichen Unfälle wurde eine überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit festgestellt, was die Folgen aller Unfälle verschärft. Wenn ein Fußgänger mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h von einem Auto erfasst wird, hat er eine Überlebenschance von 90 %; bei 50 km/h sinkt seine Chance auf 20 %²⁶. Während die Geschwindigkeit nach wie vor ein politisch und kulturell sensibles Thema ist, bringen Initiativen zur Verringerung der Geschwindigkeit erhebliche Vorteile mit sich, und zwar nicht nur weniger Verkehrsunfälle, Todesfälle und Verletzungen, sondern auch ökologische Vorteile, da sowohl Emissionen, die Lärmbelastung als auch der Kraftstoffverbrauch zurückgehen.

Viele auf EU-Ebene geförderte Initiativen befassen sich bereits mit dem Aspekt der Geschwindigkeit. Dazu gehören die EU-Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit und die genannte Richtlinie über die grenzüberschreitende Durchsetzung. Viele nationale, regionale und lokale Behörden haben bereits neue Initiativen zum Geschwindigkeitsmanagement, wie z. B. Tempo-30-Zonen in Städten, eingeführt oder planen dies, insbesondere in Gebieten, in denen aktive und ungeschützte Verkehrsteilnehmer und Fahrzeuge häufig planmäßig aufeinandertreffen²⁷.

Andere haben sich für andere Maßnahmen entschieden: So konzentrierten sie sich beispielsweise auf die Verbesserung der Infrastrukturauslegung zum Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer, eine bessere Risikoermittlung und ein besseres Risikomanagement oder eine Trennung der Verkehrsströme, die Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und eine bessere Verkehrserziehung und Kommunikation.

4.4. WIRKSAME NOTFALLEINSÄTZE

Rasche Notfalleinsätze sind von entscheidender Bedeutung für die Rettung von Menschenleben und die Verringerung der Schwere von Verletzungen. Die Maßnahmen der EU im Bereich der Versorgung nach einem Unfall, der vierten Säule des „Safe System“-Ansatzes, zielen darauf ab, die Zeit zwischen dem Unfall und der Ankunft medizinischer Teams an den Unfallorten zu verkürzen. Schnellere Reaktionen der Notdienste verbessern die Überlebenschancen erheblich: Eine Studie aus Spanien²⁸ ergab, dass eine zehn Minuten schnellere Notfallversorgung mit einem Rückgang der Sterbewahrscheinlichkeit um ein Drittel einhergeht.

Die Ergebnisse der Trendline-Studie zeigen, dass die Zeit bis zum Eintreffen der Rettungskräfte in den meisten europäischen Ländern bei der Hälfte der Vorfälle zehn Minuten oder weniger beträgt. In 95 % der Fälle sind es rund 25 Minuten oder weniger.

²⁶ <https://www.who.int/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners.-2nd-edition>.

²⁷ Siehe G. Yannis und E. Michalaraki, „Effectiveness of 30 km/h speed limit – A literature review“, Journal of Safety Research 92 (2025) 490–503. Darin heißt es, dass aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse darauf hindeuten, dass die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h in Städten mehr als 40 % der Leben retten kann, neben erheblichen positiven Auswirkungen auf die Umwelt, den Energieverbrauch und die öffentliche Gesundheit, einschließlich eines geringeren Kraftstoffverbrauchs und eines erhöhten Fußgänger- und Radverkehrs.

²⁸ Sánchez-Mangas R, García-Ferrer A, de Juan A, Martín Arroyo A, „The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response?“, Accident Analysis & Prevention 2010, Band 42, Ausgabe 4, Juli 2010, S. 1048-1056, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.012>.

Die Reaktionszeiten sind in ländlichen Gebieten durchschnittlich zehn Minuten länger als in städtischen Gebieten.

Mit den EU-Rechtsvorschriften über eCall wurden automatisierte, auf dem Notruf 112-basierende Notrufsysteme für alle seit dem 1. April 2018 in der EU verkauften Neuwagen verbindlich vorgeschrieben. Analysen in Finnland²⁹ weisen darauf hin, dass die eCall-Nutzung die Zeit zwischen dem ersten Anruf bei den Notdiensten und dem Eintreffen der medizinischen Teams am Unfallort von 25 auf 22 Minuten verkürzt. Die Reaktionszeit auf Autobahnen wird noch weiter verkürzt: von 20 auf 14 Minuten.

Im Jahr 2024 aktualisierte die Kommission die eCall-Rechtsvorschriften, um die Nutzung des eCall-Systems mit den neuesten Kommunikationstechnologien³⁰ ab dem 1. Januar 2026 für neue Fahrzeugtypen und ab dem 1. Januar 2027 für alle Neufahrzeuge zu ermöglichen. Allerdings birgt die Abschaffung der 2G- und 3G-Mobilfunknetze in der gesamten EU in den kommenden Jahren die Gefahr, dass bestehende Fahrzeuge, die mit 2G-3G-eCall-Geräten ausgestattet sind, den eCall-Dienst nicht mehr nutzen können.

4.5. KOORDINIERUNG UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT AUF EU-EBENE

Die EU und ihre Mitgliedstaaten sind gemeinsam für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zuständig und teilen sich ihre Kompetenzen. Die Verbesserung der Sicherheit erfordert ein koordiniertes Vorgehen aller Beteiligten und auf allen Verwaltungsebenen: Behörden, Industrie, Verbände von Straßenverkehrsteilnehmern, NRO, Schulen und Wissenschaft.

Auf EU-Ebene ist die **Hochrangige Gruppe für Straßenverkehrssicherheit**, die sich aus hochrangigen nationalen Vertretern zusammensetzt, ein Forum für den Austausch und die Konsultation mit den Mitgliedstaaten. Die Mitglieder der Hochrangigen Gruppe erörtern die Fortschritte auf nationaler Ebene und bringen häufig Themen von gemeinsamem Interesse zur Sprache, die sie gerne auf EU-Ebene behandelt wüssten, wie z. B. die Regulierung von Fahrzeugen für die persönliche Mobilität oder die Anwendung von Straßenverkehrsvorschriften auf automatisierte Fahrzeuge.

Die Kommission veranstaltet alle zwei Jahre **Konferenzen zu den Ergebnissen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit**, um Fortschritte zu erörtern, sich zu bewährten Verfahren auszutauschen und Interessenträger einzubeziehen. Ein **Europäischer Koordinator für Straßenverkehrssicherheit** koordiniert die Bemühungen mit den Mitgliedstaaten.

Die Kommission unterstützt freiwillige Verpflichtungen im Rahmen der **Europäischen Charta für die Straßenverkehrssicherheit**³¹, der weltweit größten zivilgesellschaftlichen Plattform für Straßenverkehrssicherheit mit mehr als 4 300 Mitgliedern. Mit den jährlichen Preisen werden innovative Initiativen ausgezeichnet, darunter die Anerkennung sicherer europäischer Städte.

Über den **Austausch über die Straßenverkehrssicherheit in der EU (EU Road Safety Exchange)**³² erhalten Mitgliedstaaten EU-Mittel für solche Aktivitäten beim

²⁹ <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/c0a640421f-1764252485/kpi-post-crash-care-report.pdf>.

³⁰ IMS-paketvermittelte Netze wie 4G und 5G.

³¹ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

³² <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

Kapazitätsaufbau und Partnerschaftsaktivitäten, die das größte Potenzial zur Verbesserung ihrer Leistung aufweisen. Bedienstete tauschen sich zu bewährten Verfahren aus und stellen erfolgreiche Initiativen vor und bauen so Partnerschaften mit Amtskollegen in anderen Ländern auf. Mehrere gemeinsame Austauschmaßnahmen haben zu greifbaren Fortschritten bei den nationalen Strategien und der Planung im Bereich der Straßenverkehrssicherheit geführt. Nach der Zusammenarbeit mit Schweden begann Litauen mit den Arbeiten zur Ausweitung der 2+1-Straßeninfrastruktur³³. Rumänien hat mit den Vorbereitungen für die Einrichtung eines nationalen Netzes fest installierter Radarkameras nach dem Vorbild des spanischen Systems begonnen, dessen Einführung derzeit für 2026 geplant ist. Lettland hat damit begonnen, das Potenzial für eingehende Unfalluntersuchungen zu prüfen und stützt sich dabei auf die Methodik Finnlands. Unterdessen hat Griechenland im Rahmen seines neuen Straßenverkehrsgesetzes die Geschwindigkeitsbegrenzungen in städtischen Gebieten auf 30 km/h gesenkt und plant nach dem Wissensaustausch mit Spanien und Dänemark, zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Motorradfahrern einzuführen.

Durch diese Bemühungen ist es gelungen, interessierte Akteure aus dem Bereich der Straßenverkehrssicherheit zusammenzubringen und ein gewisses Maß an gegenseitiger Bewertung und gegenseitigem Lernen zwischen den Mitgliedstaaten zu fördern. Die politische Priorisierung der Straßenverkehrssicherheit und die durchgängige Berücksichtigung von Fragen der Straßenverkehrssicherheit in anderen Bereichen wie Wirtschaftspolitik, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz fallen jedoch weiterhin vornehmlich in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten.

4.6. FINANZIERUNG DER STRAßENVERKEHRSSICHERHEIT

Die Finanzierung ist der Schlüssel zur Umsetzung von Lösungen für die Straßenverkehrssicherheit und zur Beschleunigung der Fortschritte in diesem Bereich in ganz Europa, insbesondere in Ländern, die bei der Straßenverkehrssicherheit im Rückstand sind.

Die EU nutzt drei Hauptinstrumente zur Finanzierung nationaler und regionaler Verkehrsinfrastrukturprojekte, die zur Straßenverkehrssicherheit beitragen: den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und den Kohäsionsfonds (KF), die von der Kommission und den Mitgliedstaaten gemeinsam verwaltet werden, sowie die Fazilität „Connecting Europe“ (CEF), die direkt von der Kommission verwaltet wird. Darüber hinaus werden aus der Aufbau- und Resilienzfazilität Projekte unterstützt, die zur Straßenverkehrssicherheit beitragen.

Im Rahmen der CEF finanziert die EU auch grenzüberschreitende Projekte zum Kapazitätsaufbau, wie z. B. netzweite Bewertungen der Straßenverkehrsinfrastruktur, wesentliche Leistungsindikatoren, Durchsetzungskampagnen und die grenzüberschreitende Einführung von IVS-Diensten.

³³ Eine 2+1-Straße ist ein Straßentyp mit zwei Fahrspuren in einer Richtung und einer Fahrspur in der entgegengesetzten Richtung, die durch einen Mittelstreifen oder eine Barriere getrennt sind, wobei die zusätzliche Fahrspur nach einigen Kilometern wieder wechselt. Dies ermöglicht ein sicheres Überholen, während die Baukosten niedriger sind als beim Bau einer vollständigen zweispurigen Straße.

In einem kürzlich veröffentlichten Bericht des Europäischen Rechnungshofs (EuRH)³⁴ wurde geschätzt, dass in den letzten zehn Jahren Mittel aus dem EFRE, dem KF und der CEF in Höhe von 6 663 Mio. EUR³⁵ für Projekte im Bereich der Straßenverkehrssicherheit bereitgestellt wurden, was etwas mehr als 2 % des Gesamtvolumens dieser Fonds entspricht. Diese Schätzungen umfassen jedoch auch Infrastruktur- und andere Projekte, bei denen die Verkehrssicherheit nur ein Nebenziel und nicht der Hauptzweck der Maßnahme ist. Der Europäische Rechnungshof empfahl, dass die EU vorrangig solche Initiativen kofinanzieren sollte, die die größte Wirkung auf die Straßenverkehrssicherheit entfalten.

Mittel für weitere Forschungsarbeiten wurden auch im Rahmen des Programms „Horizont Europa“ bereitgestellt, unter anderem für sichere Infrastruktur, sichere Fahrzeuge, sichere Straßennutzung und die Versorgung nach Unfällen. Für den Zeitraum 2021-2027 beläuft sich der für Forschungsprojekte im Bereich der Straßenverkehrssicherheit bereitgestellte Betrag auf rund 123 Mio. EUR, was etwa 0,13 % des Gesamtvolumens des laufenden Programms „Horizont Europa“ entspricht.

Mit Blick auf die Finanzierung hat die Europäische Investitionsbank (EIB) die Einbeziehung des Sicherheitsaspekts in alle Investitionen in den Straßenverkehr zu einer Priorität ihrer Leitlinien für Verkehrsfinanzierungen von 2022 gemacht, die 2026 einer Halbzeitüberprüfung unterzogen werden sollen. Sicherheitsvorkehrungen für den Straßenverkehr sind darüber hinaus in den Umwelt- und Sozialstandards verankert, die für alle EIB-Finanzierungen gelten. Über die „Safer Transport Platform“ unterstützte die EIB gezielte Investitionen in die Straßenverkehrssicherheit, beratende Unterstützung und technische Hilfe und brachte Projekte in mehreren EU-Mitgliedstaaten auf den Weg. Innerhalb der EU schreibt die EIB die Einhaltung der Richtlinien über das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur und der Richtlinie über die Tunnelsicherheit³⁶ vor, einschließlich Folgenabschätzungen für die Straßenverkehrssicherheit und Straßenverkehrssicherheitsaudits.

4.6.1. MOMENTAUFNAHME DER VON DER EU FINANZIERTEN FORSCHUNG IM BEREICH DER STRAßENVERKEHRSSICHERHEIT

Zwischen 2021 und 2025 wurden im Rahmen von Horizont Europa mehr als 20 Forschungs- und Innovationsprojekte mit Schwerpunkt Straßenverkehrssicherheit unterstützt.

Die von der EU finanzierten Forschungstätigkeiten zur Straßenverkehrssicherheit deckten vier Hauptbereiche ab, die den vier Säulen des „Safe System“-Ansatzes entsprechen: sichere Infrastruktur, sichere Fahrzeuge, sichere Straßennutzung und schnelle und wirksame Versorgung nach einem Unfall.

³⁴ Europäischer Rechnungshof, Sonderbericht 04/2024, Verwirklichung der Ziele der EU im Bereich der Straßenverkehrssicherheit: Zeit, einen Gang zuzulegen, https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_DE.pdf.

³⁵ CEF: 1 477 Mio. EUR; EFRE und KF: 5 186 Mio. EUR.

³⁶ Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz.

Die Infrastrukturprojekte, die bis 2026-2027 laufen, zielen darauf ab, einen Rahmen für datengesteuerte Sicherheitsbewertungen (Evoroads³⁷) zu schaffen, eine Infrastruktur für eine optimale Überwachung der Straßenverkehrssicherheit (iDriving³⁸) zu entwickeln und Lösungen für die Straßenverkehrssicherheit für ungeschützte Verkehrsteilnehmer in städtischen Gebieten (Soteria³⁹) zu entwickeln.

Was die Fahrzeugsicherheit betrifft, so erstrecken sich die laufenden Projekte auf Themen wie die Entwicklung aktiver und passiver Sicherheitssysteme für künftige autonome Fahrzeuge (SAFE-UP⁴⁰) und die Vermittlung zwischen menschlichem Fahren und automatisiertem Fahren (Mediator⁴¹).

Aktuelle Projekte zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr reichen von der Sicherheitsbewertung für Verkehrsteilnehmer in städtischen Gebieten (PHOEBE⁴²) über das städtische Raummanagement für aktive Mobilitätsmuster (REALLOCATE⁴³) bis hin zu Methoden zur Erkennung von Alkohol- und Drogenkonsum sowie Müdigkeit bei Berufskraftfahrern (PANACEA⁴⁴).

Im Hinblick auf eine schnelle und wirksame Versorgung nach einem Unfall liegt der Schwerpunkt auf der Entwicklung effizienter Gegenmaßnahmen und Maßnahmen nach einem Unfall für alle Straßenverkehrsmittel, der Verknüpfung medizinischer und technischer Instrumente (ProAct_Us⁴⁵) und der Bewertung der langfristigen Folgen von Straßenverkehrsunfällen (IMPROVA⁴⁶).

4.7. UMSETZUNG VON MAßNAHMEN IM BEREICH DER STRAßENVERKEHRSSICHERHEIT AUF NATIONALER EBENE

Obwohl auf EU-Ebene wichtige Initiativen in den Bereichen Gesetzgebung, Finanzierung, Forschung und Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt werden, liegt die Hauptverantwortung für die Straßenverkehrssicherheit auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene.

In den mit diesem Bericht veröffentlichten Länderberichten werden die zahlreichen Maßnahmen dargelegt, die auf nationaler Ebene ergriffen werden. In den meisten Fällen beruhen diese Maßnahmen auf mehrjährigen Strategien, Aktionsplänen oder Programmen auf Regierungsebene, mit denen unterschiedliche nationale Prioritäten festgelegt, Finanzmittel bereitgestellt und spezifische Ziele festgelegt werden.

³⁷ <https://evoroads-project.eu/>.

³⁸ <https://idriving-project.eu/>.

³⁹ <https://soteriaproject.eu/>.

⁴⁰ <https://www.safe-up.eu/>.

⁴¹ <https://mediatorproject.eu/>.

⁴² <https://phoebe-project.eu/>.

⁴³ <https://reallocatemobility.eu/>.

⁴⁴ <https://panacea-project.eu/>.

⁴⁵ <https://protact-us.eu/>.

⁴⁶ <https://improva-roadsafety.eu/>.

Aus diesen Länderberichten geht eindeutig hervor, dass sich nachhaltige Maßnahmen, Investitionen und die Priorisierung der Straßenverkehrssicherheit in vielen Fällen ausgezahlt haben. So haben beispielsweise Polen, Litauen und Slowenien, obwohl sie nach wie vor mit Herausforderungen konfrontiert sind, im Jahr 2024 eine Verringerung der Zahl der Verkehrstoten um 33-35 % gegenüber 2019 erreicht und sind damit auf einem guten Weg, das Ziel einer Verringerung um 50 % bis 2030 zu erreichen. Unterdessen verzeichnen einige Länder, darunter Bulgarien, Rumänien und Griechenland, immer noch deutlich mehr Verkehrstote als der EU-Durchschnitt, was zeigt, dass in diesen Mitgliedstaaten mehr getan werden muss. Die Daten zur Straßenverkehrssicherheit spiegeln jedoch noch nicht die Wirkung der 2025 in einigen Ländern eingeführten neuen Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit wider.

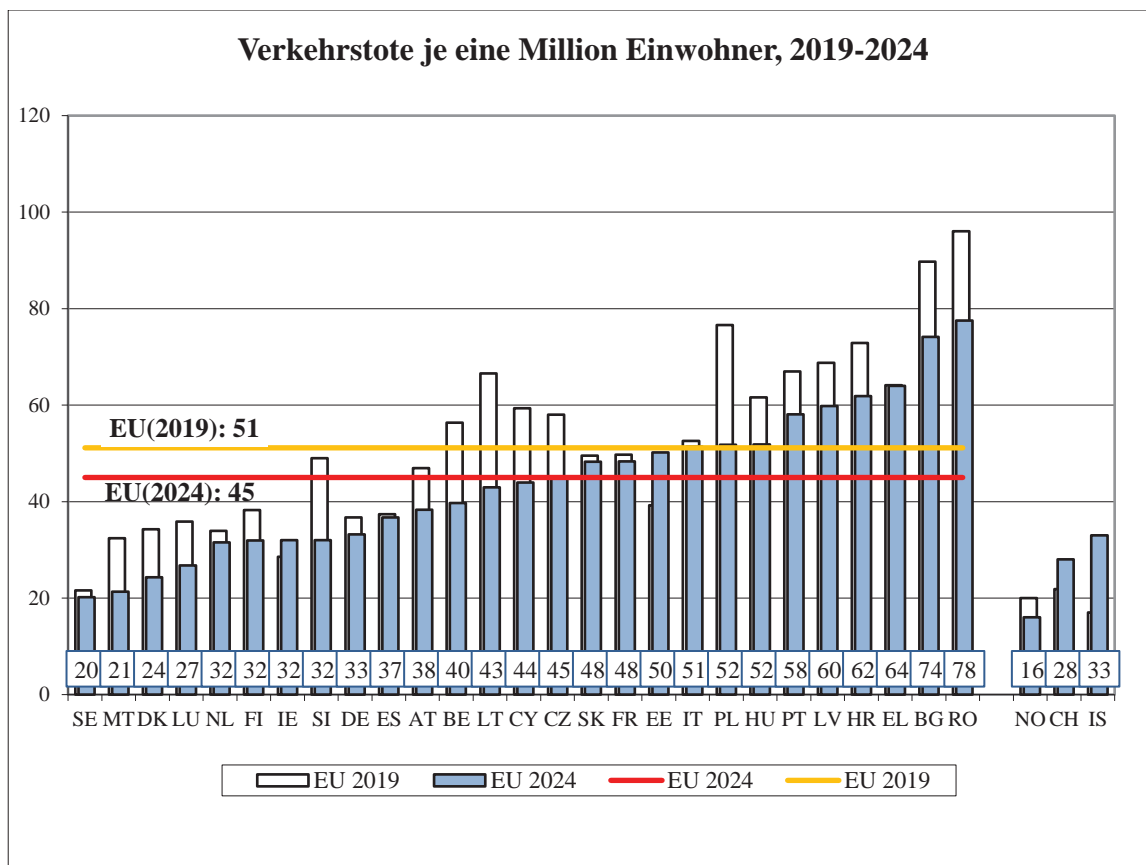


Abbildung 5: Verkehrstote in der EU je eine Million Einwohner 2019-2024. Quellen: EU CARE-Datenbank zu Straßenverkehrsunfällen; für Bevölkerungsdaten: Eurostat (Online-Datencode [demo_pjan](#)).

Erfolgreiche Maßnahmen können je nach nationalem Kontext unterschiedlich ausfallen. Zu den bemerkenswerten Erfolgen zählen passgenaue Investitionen in die Straßeninfrastruktur und die städtische Straßenverkehrssicherheit in Polen, die landesweite Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in Stadtzentren in Spanien, der Aufbau eines umfassenden Netzes automatisierter Verkehrskameras in Frankreich, eine neue nationale politische Plattform für Straßenverkehrssicherheit auf allen Ebenen der föderalen und regionalen Regierung in Belgien sowie gut recherchierte und durchgeführte Kampagnen zur Sensibilisierung für die Straßenverkehrssicherheit in Dänemark.

Details zu den Straßenverkehrssicherheitsprofilen der einzelnen Mitgliedstaaten sind den mit dieser Mitteilung veröffentlichten Länderberichten zu entnehmen⁴⁷.

⁴⁷ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en; <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>.

5. GESELLSCHAFTLICHE UND TECHNOLOGISCHE ENTWICKLUNGEN MIT AUSWIRKUNGEN AUF DIE STRAßENVERKEHRSSICHERHEIT

Mehrere Probleme, die bei der Annahme des EU-Rahmens für die Politik im Bereich Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021-2030 keine große Beachtung fanden, haben sich mittlerweile als Bereiche herausgestellt, in denen gezielte Maßnahmen erforderlich sind, um ihre Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit zu verringern.

5.1. DEMOGRAFISCHER WANDEL

Die demografische Struktur der EU befindet sich in einem tiefgreifenden Wandel, der sich unmittelbar auf die Straßenverkehrssicherheit auswirkt. Die Bevölkerung altert, wobei der Anteil der über 65-Jährigen voraussichtlich von 22 % im Jahr 2024 auf 30 % bis 2050 ansteigen wird⁴⁸. Dieser demografische Wandel bringt besondere Herausforderungen mit sich, da ältere Verkehrsteilnehmer aufgrund physischer Gebrechlichkeit, langsamerer Reaktionszeiten und höherer Schweregrade von Verletzungen anfälliger werden⁴⁹.

Der Trend zu einer stärkeren Verstädterung setzt sich fort: Mehr als 75 % der EU-Bevölkerung leben derzeit in städtischen Gebieten⁵⁰. Diese Konzentration von Menschen in bebauten Umgebungen führt zu einer neuen Mobilitätsdynamik, einschließlich einer größeren Vielfalt an Mobilitätsformen, eines höheren Fußgänger- und Radfahreraufkommens und einer höheren Verkehrsdichte.

5.2. TECHNOLOGISCHER FORTSCHRITT

Die Automobilindustrie durchläuft einen beispiellosen technologischen Wandel, der sich positiv auf die Sicherheit auswirkt. Hoch entwickelte Fahrerassistenzsysteme (ADAS) werden zu Standardfunktionen, wobei Technologien wie automatische Notbremsungen, Spurhalteassistenten und intelligente Geschwindigkeitsassistenten messbare Sicherheitsvorteile mit sich bringen. Um den Erfolg dieser Vorrichtungen zu gewährleisten, ist es entscheidend, dass die Fahrer sie akzeptieren.

Technologien für vernetzte Fahrzeuge ermöglichen Echtzeit-Gefahrenwarnungen und die Optimierung des Verkehrsmanagements. Kommunikation zwischen Fahrzeugen (V2V) und zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur kann Fahrer auf gefährliche Bedingungen, Unfallorte und optimale Routen aufmerksam machen. Ihr Einsatz in den Mitgliedstaaten hat ihren Mehrwert unter Beweis gestellt. Es ist erwiesen, dass Notdienste ihre Ziele schneller und sicherer erreichen, und die Straßenbetreiber verfügen über genaue

⁴⁸ Quelle: Eurostat (Online-Datencodes [proj_23np](#) und [demo_pjanbroad](#)), maßgeblicher Artikel von Statistics Explained: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_structure_and_ageing#Past_and_future_population_ageing_trends_in_the_EU.

⁴⁹ Siehe den thematischen Bericht über Senioren unter https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en und <https://etsc.eu/reducing-older-peoples-deaths-on-european-roads-pin-flash-45/>.

⁵⁰ Quelle: Eurostat (Online-Datencode [cens_21urb01](#)), siehe auch: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation/publications>.

Echtzeitinformationen über durchschnittliche Geschwindigkeiten und Verkehrsdichte. Das System wird mit jedem neuen Fahrzeug effizienter, dennoch wurde immer noch keine umfassende EU-weite Abdeckung erreicht, insbesondere für V2V-Dienste.

Die schrittweise Einführung automatisierter Fahrzeuge birgt sowohl Chancen als auch Herausforderungen. Während sich gezeigt hat, dass ein höherer Automatisierungsgrad die Auswirkungen menschlichen Versagens verringert, wird der Übergangszeitraum neue Herausforderungen mit sich bringen, wie z. B. das Management der sicheren Interaktion zwischen autonomen und von Menschen bedienten Fahrzeugen im gemischten Verkehr, die Gewährleistung der Sicherheit nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer und die Festlegung der Haftung bei Verkehrsunfällen mit automatisierten Fahrzeugen.

5.3. SICH WANDELNDE MOBILITÄTSMUSTER

Der Verkehrs- und Mobilitätssektor erfährt durch neue Dienstleistungen und ein verändertes Verhalten der Verkehrsteilnehmer derzeit einen Wandel. Mit der Verbreitung von Mikromobilitätslösungen wie E-Scootern, E-Bikes und anderen Fahrzeugen für persönliche Mobilität sind neue Kategorien von ungeschützten Verkehrsteilnehmern entstanden. Diese Teilnehmer müssen häufig knappe städtische Straßenflächen mit Fußgängern und Radfahrern teilen.

Fahrdienste und gemeinsame Pkw-Nutzung haben die Bewegungsmuster verändert und potenziell zu einer Zunahme der innerstädtischen Fahrzeugkilometer geführt, während sich die Aktivität auf Hauptverkehrszeiten konzentriert.

Die Gig-Ökonomie hat zu einer Ausweitung der Lieferdienste mit Motorrädern und Fahrrädern geführt. Diese werden von Arbeitnehmern erbracht, die unter Zeitdruck stehen und wirtschaftlichen Zwängen ausgesetzt sind, was häufig risikoreiches Verhalten fördert⁵¹. Gleichzeitig haben die von den Zustellfahrern verwendeten Fahrzeugtypen, darunter auch illegal eingeführte E-Scooter oder nicht genehmigte Kleinkrafträder, die die geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen überschreiten, die Risiken für die Straßenverkehrssicherheit erhöht.

5.4. AUSWIRKUNGEN DES KLIMAWANDELS

Der Klimawandel hat sich als bedeutender, aber unterschätzter Faktor erwiesen, der sich auf die Straßenverkehrssicherheit auswirkt. Extreme Wetterereignisse werden immer häufiger und extremer, was zu gefährlichen Fahrbedingungen führt. Hitzewellen können zu einer Verschlechterung der Straßenoberflächen führen und die Leistungsfähigkeit der Fahrer beeinträchtigen, während die zunehmende Häufigkeit von Stürmen, Überschwemmungen und Frost gefährliche Bedingungen schafft, die eine anpassungsfähige Infrastruktur und Notfalleinsatzkapazitäten erfordern.

Steigende Temperaturen wirken sich auch auf die Fahrzeugleistung aus, insbesondere bei Elektrofahrzeugen, und können das Risiko eines Reifenversagens erhöhen. Der Wärmeinseleffekt in städtischen Gebieten verschärft diese Bedrohungen in Städten, in

⁵¹ Siehe: The human cost of fast deliveries: A systematic literature review of occupational risks and safety outcomes in last-mile delivery workers - <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525001537>.

denen die Oberflächentemperaturen die Umgebungslufttemperaturen deutlich überschreiten können.

5.5. CYBERSICHERHEIT UND DATENNUTZUNG

Die zunehmende Vernetzung zwischen Fahrzeugen hat zu neuen Schwachstellen geführt, die bei der anfänglichen Gestaltung des EU-Rahmens für die Politik im Bereich Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021-2030 kaum beachtet wurden. Cybersicherheitsbedrohungen für vernetzte und automatisierte Fahrzeuge können zu Unfällen führen, Sicherheitssysteme außer Kraft setzen und die Privatsphäre beeinträchtigen und werden auch in der Cyberresilienz-Verordnung⁵² behandelt.

Die Datenerhebung hat in den letzten fünf Jahren stark zugenommen, aber das Potenzial von Big Data wurde noch nicht in nutzbare Erkenntnisse über die Straßenverkehrssicherheit umgesetzt. Es kommt selten vor, dass bordeigene Daten von Fahrzeugherstellern, Daten über Schadensfälle von Versicherern und Daten über Vorfälle im Gesundheitswesen von Krankenhäusern und Krankentransportdiensten zu Zwecken der Straßenverkehrssicherheit ausgetauscht werden. So sind beispielsweise Daten von elektronischen Fahrzeugdatenschreibern nur für bestimmte Forschungszwecke zugänglich, z. B. für die Untersuchung von Ereignissen in den Sekunden vor einem bestimmten Unfall. Sie werden aber nicht in aufgeschlüsselter Form zur Verfügung gestellt, sodass sie als Informationsgrundlage für die Politikgestaltung dienen könnten.

6. WIRTSCHAFTLICHE FOLGEN VON AUSBLEIBENDEN MAßNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER STRAßENVERKEHRSSICHERHEIT

Straßenverkehrsunfälle stellen eine enorme soziale, wirtschaftliche und gesundheitliche Belastung für die EU-Wirtschaft dar. Die externen sozioökonomischen Kosten tödlicher, schwerer und leichter Verletzungen werden auf rund 2 % des BIP der EU-Länder geschätzt⁵³. Diese Kosten sind trotz der Fortschritte bei der Verringerung der Unfallhäufigkeit und -schwere weiterhin hoch. Die Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2030 (im Vergleich zu 2019) würde etwa 11 000 Todesfälle verhindern und dazu beitragen, die Zahl der Schwerverletzten auf den Straßen jedes Jahr um etwa 100 000 zu senken.

Die Kosten für **Gesundheitsversorgung und Rehabilitation** sind die unmittelbarsten und sichtbarsten wirtschaftlichen Auswirkungen. Die Kosten für medizinische Notfalldienste, Krankenhausaufenthalte, Rehabilitation und Langzeitpflege für Unfallopfer stellen eine Belastung für die Gesundheitshaushalte aller Mitgliedstaaten dar⁵⁴. Darüber hinaus geht die Zahl der Schwerverletzten langsamer zurück als die der Todesfälle. Die Kosten für den Umgang mit den Auswirkungen auf die **psychische**

⁵² [Verordnung \(EU\) Nr. 2024/2847 – DE – EUR-Lex.](#)

⁵³ Handbuch der Europäischen Kommission über die externen Kosten des Verkehrs 2019 (neue Fassung in Vorbereitung).

⁵⁴ Siehe: Study to Support Assessment of the EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 At the Mid-Point <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2974277>; <https://op.europa.eu/en/>.

Gesundheit von Unfallüberlebenden, Familien und Zeugen stellen eine weitere wirtschaftliche Belastung dar⁵⁵.

Der **Rückgang der Produktivität und der Wirtschaftsleistung** ist eine zweite wichtige Komponente von Unfallfolgen. Jeder Todesfall im Straßenverkehr entspricht Jahrzehnten an verlorener Lebenszeit, sowohl im Privaten als auch am Arbeitsplatz, während schwere Verletzungen häufig zu einer dauerhaften Behinderung oder verminderten Arbeitsfähigkeit führen. Kürzere Arbeitszeiten und die Kosten für den Ersatz von Humankapital, aber auch die Tatsache, dass betroffene Personen keine unbezahlte Arbeit wie Hausarbeit oder Freiwilligenarbeit mehr leisten können, führen zu Produktivitätsverlusten.

Die **Kosten für Infrastruktur und Notfalleinsätze** umfassen die Bereitstellung von Notdiensten, das Verkehrsmanagement bei der Beseitigung von Störungen, Sachschäden sowie die Reparatur oder den Austausch von Fahrzeugen. Diese direkten Kosten nehmen zu, da die Fahrzeuge und die Straßeninfrastruktur technologisch ausgereifter werden und daher die Reparatur oder der Austausch teurer wird.

Verwaltungskosten entstehen durch die Kosten für den Einsatz von Polizei, Feuerwehr und anderen (nichtmedizinischen) Notdiensten am Unfallort. Darüber hinaus entstehen weitere Kosten im Zusammenhang mit der Rechtspflege, z. B. Prozesskosten, Kosten für die Verfolgung von Straftätern sowie Kosten für Gerichtsverfahren und Versicherungen.

Neben den direkten Kosten haben Verkehrsunfälle erhebliche indirekte wirtschaftliche Auswirkungen. Beispiele hierfür sind die verlorene Zeit und der erhöhte Kraftstoffverbrauch, die durch die **Verkehrsüberlastung** infolge von Unfällen verursacht werden.

7. INVESTITIONSBEDARF

Um den potenziellen wirtschaftlichen Nutzen aus der Verhütung von Verkehrsunfällen auszuschöpfen, müssen erhebliche, aber kosteneffiziente Investitionen getätigt werden. Es bedarf einer koordinierten Finanzierung auf allen Regierungsebenen, um Infrastrukturverbesserungen, eine verstärkte Durchsetzung, Fahrzeugsicherheitstechnologien und Aufklärungsprogramme umzusetzen.

Forschungsergebnisse zeigen allerdings, dass der wirtschaftliche Ertrag dieser Investitionen die Kosten deutlich übersteigt und sich damit die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit als eine der kosteneffizientesten Maßnahmen der öffentlichen Ordnung erweist⁵⁶. Die wirtschaftlichen Argumente für beschleunigte Maßnahmen im

⁵⁵ So wurde beispielsweise im Rahmen des von Horizont Europa finanzierten Projekts IMPROVA eine systemische Überprüfung von mehr als 1 400 Studien zu den psychologischen Auswirkungen von Verkehrsunfällen durchgeführt und eine Reihe langfristiger Folgen festgestellt, darunter stressbedingte Störungen (wie posttraumatische Belastungsstörungen und Anpassungsstörungen), Angststörungen und Phobien, affektive Stimmungsstörungen (wie Depressionen) und andere Funktionsstörungen.

⁵⁶ In einer kürzlich durchgeführten niederländischen Studie (<https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidseffecten-van-2e-tranchemaatregelen>) wurde geschätzt, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei nationalen Investitionen in die Straßenverkehrsinfrastruktur zwischen 1:7 und 1:2,5 liegt. In einem älteren Bericht der Europäischen Vereinigung der Straßenbehörden wurden die Kosten-Nutzen-Verhältnisse für eine Reihe von Maßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zusammengefasst: https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e_Road_Safety_Investments_Report.pdf.

Bereich der Straßenverkehrssicherheit sind überzeugend, da die Kosten der Untätigkeit die für wirksame Maßnahmen erforderlichen Investitionen bei Weitem übersteigen.

In seinem Sonderbericht von 2024 stellte der EuRH fest, dass die Straßenverkehrssicherheit häufig kein zentrales Auswahlkriterium für von der EU kofinanzierte Infrastrukturprojekte ist. Bei den Auswahlkriterien wurden häufig Straßenabschnitte mit hohen Unfallraten übersehen. Der EuRH empfahl eine klarere Priorisierung, damit sich die künftigen Finanzierungsbemühungen auf die Maßnahmen konzentrieren, die am ehesten zur Verringerung der Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten beitragen.

Neben den notwendigen Investitionen in eine neue und umgestaltete Straßeninfrastruktur müssen auch Mittel für die Instandhaltung dieser Straßeninfrastruktur bereitgestellt werden. Es gibt nicht nur mehr Neufahrzeuge auf den Straßen in der EU – seit 2019 ist ein Anstieg um fast 5 Millionen Personenkraftwagen und mehr als 270 000 Lastkraftwagen zu verzeichnen⁵⁷ –, sondern die Auswirkungen des Klimawandels zeigen sich auch in der zunehmenden Häufigkeit und Intensität von Bränden, Stürmen und Überschwemmungen, die sich alle auf die Integrität und Sicherheit des Straßenverkehrs auswirken. Eine weitere Überlegung ist die zunehmende Notwendigkeit, die militärische Mobilität und die Anforderungen an die Doppelnutzung in der gesamten EU zu erleichtern, was eine Nachrüstung ausgewählter Abschnitte der Straßeninfrastruktur (einschließlich Straßen, Brücken und Tunnel) erfordert, um deren strukturelle Robustheit und operative Resilienz zu gewährleisten. Solche Nachrüstungen sollten so erfolgen, dass keine neuen Engpässe entstehen und die Funktionsfähigkeit unter erhöhten Lasten und Stressbedingungen (z. B. erhöhte Verkehrsströme von schweren Nutzfahrzeugen, störungsbedingte Umleitungen) aufrechterhalten wird.

Die Risikofaktoren und Herausforderungen im Straßenverkehr machen auch deutlich, dass mit Blick auf Geschwindigkeitsübertretungen, Trunkenheit und Drogenkonsum im Straßenverkehr, Ablenkung, Überfahren eines roten Stopplichts und das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts weiterhin in Erkennungs- und Durchsetzungsfähigkeiten investiert werden muss. Diese Investitionen müssen eine ausreichende Ausstattung der Polizeidienste mit Personal für die Besetzung und die Durchführung von technischen Unterwegskontrollen gewährleisten und automatisierte kameragestützte Erkennungs- und Durchsetzungssysteme unterstützen.

Die Durchsetzung sollte mit der Finanzierung wirksamer Sensibilisierungs- und Aufklärungskampagnen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit einhergehen. Solche Kampagnen müssen auf verschiedene Zielgruppen (Kinder, Jugendliche, Fahrschüler und Fahranfänger, erfahrenere Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Nutzer persönlicher Mobilitätsgeräte) und auf verschiedene Risikogruppen wie junge Männer, ältere Menschen und Motorradfahrer zugeschnitten sein. Sie werden zwar am besten auf nationaler oder regionaler Ebene durchgeführt, doch die Behörden der Mitgliedstaaten haben die EU aufgefordert, die Vorbereitung und Durchführung solcher Kampagnen zu unterstützen⁵⁸ und den Austausch bewährter Verfahren zu erleichtern⁵⁹.

⁵⁷ <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/>.

⁵⁸ So hat die EU beispielsweise im Rahmen von Erasmus+ das Programm „Knights for Road Safety“ zur Aufklärung von Schulkindern über die Straßenverkehrssicherheit kofinanziert.

⁵⁹ Bei den jährlichen Auszeichnungen der EU für Exzellenz im Bereich der Straßenverkehrssicherheit werden häufig Aufklärungskampagnen zur Straßenverkehrssicherheit vorgestellt.

8. WEITERES VORGEHEN

Aus diesem Halbzeitbericht geht hervor, dass beschleunigte und gezielte Maßnahmen in vielen verschiedenen Bereichen erforderlich sind. Die Kommission hat eine Reihe von Prioritäten für alle relevanten Regierungs- und Verwaltungsebenen (EU und nationale Ebene) ermittelt, mit denen bestehende oder neue Maßnahmen weiterverfolgt werden, die sofortige Aufmerksamkeit, ein anhaltendes Engagement und eine zweckgebundene Finanzierung durch alle Interessenträger erfordern.

8.1. BESCHLEUNIGUNG DER VERBESSERUNG DER INFRASTRUKTURSICHERHEIT UND EINFÜHRUNG INTELLIGENTER VERKEHRSSYSTEME

Die anhaltende Herausforderung, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten zu verringern, erfordert vorrangige Investitionen in die Nachrüstung der Straßeninfrastruktur.

Die Kommission erarbeitet derzeit Leitlinien für die für die Straßeninfrastruktur zuständigen Behörden zur Konzeption von „fehlerverzeihenden Straßenseitenräumen“, „selbsterklärenden und selbstdurchsetzenden Straßen“ und Qualitätsanforderungen für die Straßeninfrastruktur für ungeschützte Verkehrsteilnehmer. Diese Leitlinien werden 2026 veröffentlicht.

Die TEN-V-Verordnung⁶⁰ wurde 2024 ebenfalls aktualisiert, um neue Sicherheitsanforderungen für das europäische Straßennetz aufzunehmen. In den Plänen für nachhaltige urbane Mobilität müssen nun auch Fragen der Straßenverkehrssicherheit behandelt werden, und die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, Daten zur Sicherheit für jeden städtischen Knoten zu erheben. Die Infrastrukturplanung muss den betrieblichen Anforderungen, einschließlich der Sicherheit, entsprechen.

Die Kommission verpflichtet sich,

- die Mitgliedstaaten bei der Bewältigung der in den Länderberichten zur Straßenverkehrssicherheit (siehe Anhang dieses Berichts) festgestellten Probleme weiterhin zu unterstützen, auch wenn eine solche Unterstützung von den Mitgliedstaaten in ihren nationalen und regionalen Partnerschaftsplänen für Investitionen und Reformen für den Finanzierungszeitraum 2028-2034 ermittelt wird;
- Investitionen in die Straßeninfrastruktur in der EU davon abhängig zu machen, dass Elemente der Straßenverkehrssicherheit in die Straßenabschnitte integriert werden, die das größte Potenzial zur Verbesserung der Sicherheit aufweisen⁶¹ und

⁶⁰ Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.

⁶¹ Auf der Grundlage von Artikel 5 sowie Artikel 6 Buchstaben a und d der Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur wird eine EU-Karte für die Risikoeinstufung von Straßen erstellt, die das TEN-V-Straßennetz, alle Autobahnen, alle Fernstraßen, die große Städte oder Regionen miteinander verbinden, und alle von der EU finanzierten Fernstraßen umfasst.

auf denen gezielte Maßnahmen die meisten Verbesserungen⁶², auch für ungeschützte Verkehrsteilnehmer, bewirken können;

- die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der für 2026 geplanten Leitlinien für die Konzeption von fehlerverzeihenden Straßenseitenräumen, selbsterklärenden und selbstdurchsetzenden Straßen und Infrastrukturen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer im Rahmen ihrer Investitionen in den Straßenverkehr zu unterstützen;
- die Mitgliedstaaten dabei zu unterstützen, Anforderungen an die Verkehrssicherheit, Resilienz und Funktionsfähigkeit in Straßeninstandhaltungs- und -ausbauprojekte einzubeziehen, die zur Erleichterung der militärischen Mobilität oder der Doppelnutzung durchgeführt werden, insbesondere bei Projekten, die Engpässe wie Brücken und Tunnel betreffen, unter anderem durch Leitlinien zur Konzeption; zu diesem Zweck sollten die in der Richtlinie 2008/96/EG festgelegten Verfahren für die Straßenverkehrssicherheit auch für die Straßenabschnitte in Betracht gezogen werden, die nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, aber für die militärische Mobilität relevant sind;
- die Bereitstellung eines breiteren Spektrums an allgemeinen Mindestverkehrsinformationen zur Straßenverkehrssicherheit zu unterstützen, die den Nutzern kostenlos zur Verfügung gestellt werden und möglicherweise Ereignisse wie „Stauende“ oder „herannahende Einsatzfahrzeuge“ in einem erweiterten geografischen Netz umfassen; zu diesem Zweck ist im Rahmen der Richtlinie über intelligente Verkehrssysteme (IVS)⁶³ eine Überarbeitung der derzeitigen technischen Spezifikationen⁶⁴ geplant;
- die Mitgliedstaaten bei der Einführung verbesserter Lösungen für das Verkehrsmanagement und die intelligente Durchsetzung weiter zu unterstützen⁶⁵;
- zu prüfen, wie die weitere Einführung kooperativer intelligenter Verkehrssysteme (C-ITS) etwa durch technische Spezifikationen am besten gefördert werden kann;
- einen Leitfaden für die Mitgliedstaaten zur Kontinuität des eCall-Dienstes für mit 2G/3G-eCall ausgestattete Fahrzeuge herauszugeben, einschließlich möglicher Regulierungsinstrumente auf nationaler Ebene zur Aufrechterhaltung von mindestens einem leitungsvermittelten Netz bis 2030.

⁶² Vorrang sollte den problematischsten Straßenabschnitten eingeräumt werden, die im [„Network Wide Road Safety Assessment Methodology and Implementation Handbook“ Methodology](#) (Methodik für die netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung und Handbuch zur Umsetzung) (Europäische Kommission, 2023) oder im Einklang mit den nationalen Methoden gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2008/96/EG (Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur) ermittelt wurden.

⁶³ [Richtlinie \(EU\) 2023/2661 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. November 2023 zur Änderung der Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern.](#)

⁶⁴ Delegierte Verordnung (EU) Nr. 886/2013 der Kommission vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer.

⁶⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

8.2. STÄRKUNG DER DURCHSETZUNG UND ABSCHRECKUNG

Die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit hängt entscheidend von einer konsequenten und sichtbaren Durchsetzung ab.

Die Kommission wird

- die Mitgliedstaaten zur Bewältigung der anhaltenden Herausforderungen durch Geschwindigkeitsübertretung, Trunkenheit im Straßenverkehr und Ablenkung weiterhin bei der Entwicklung solider Durchsetzungsstrategien unterstützen, indem bewährte Verfahren im Rahmen von Initiativen und Gruppen wie der Hochrangigen Gruppe für Straßenverkehrssicherheit, dem Programm für den Austausch über Straßenverkehrssicherheit, der Europäischen Charta für die Straßenverkehrssicherheit und der CARE-Expertengruppe ausgetauscht werden. Dazu gehören der Einsatz automatisierter Durchsetzungstechnologien und die Bereitstellung evidenzbasierter Forschung zu erfolgreichen Konzepten;
- weiterhin eine wirksame Zusammenarbeit zwischen Führerschein- und Kfz-Zulassungsbehörden ermöglichen, unter anderem durch den Einsatz von IT-Tools wie MoveHub;
- die Amtshilfe bei der Verfolgung von die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Delikten durch besser definierte Verfahren wirksamer gestalten und zu diesem Zweck finanzielle Unterstützung bereitstellen;
- Leitlinien für die Mitgliedstaaten zum Geschwindigkeitsmanagement herausgeben.

8.3. FÖRDERUNG VON FAHRZEUGSICHERHEITSTECHNOLOGIEN

Aufbauend auf jahrzehntelangen Erfahrungen mit Fahrzeugsicherheitsvorschriften⁶⁶, zuletzt der Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit, wird die Kommission

- daran arbeiten, die Einführung fortschrittlicher Sicherheitssysteme zu beschleunigen und den Übergang zu vernetzten und automatisierten Fahrzeugen zu unterstützen;
- im Jahr 2027 eine Bewertung der Sicherheitsmaßnahmen der Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit durchführen.

Darüber hinaus erleichtert die Kommission die Schaffung grenzüberschreitender Testumgebungen, die eine groß angelegte Vorbereitung der Einführung autonomer Fahrzeuge sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr im Rahmen eines einheitlichen grenzüberschreitenden Genehmigungsverfahrens ermöglichen. Diese Testumgebungen sollten zur Marktreife und zur Vermarktung autonomer Fahrzeuge beitragen und Merkmale ermitteln, die aus Sicherheitsgründen möglicherweise einer Feinabstimmung bedürfen. Diese Initiative wird es den Mitgliedstaaten ermöglichen, die vernetzte Infrastruktur (einschließlich kooperativer intelligenter Verkehrssysteme (C-ITS)) weiter auszubauen, um Daten schneller zwischen Fahrzeugen und der jeweiligen Infrastruktur auszutauschen und so die Straßenverkehrssicherheit weiter zu verbessern.

⁶⁶ Verordnung (EU) 2019/2144.

8.4. NEUE FORMEN DER MOBILITÄT

Aufbauend auf einer Studie⁶⁷, in der die Herausforderungen und Chancen im Zusammenhang mit der Regulierung von Fahrzeugen für die persönliche Mobilität untersucht werden, verpflichtet sich die Kommission,

- Schlussfolgerungen zu den potenziellen Vorteilen einer Harmonisierung der technischen Spezifikationen für Fahrzeuge für die persönliche Mobilität zu ziehen⁶⁸;
- Leitlinien für die Mitgliedstaaten und die regionalen und lokalen Verwaltungen zu den Fragen auszuarbeiten, die berücksichtigt werden sollten, um die Sicherheit von Fahrern und anderen Verkehrsteilnehmern bei der Nutzung von Fahrzeugen für die persönliche Mobilität zu gewährleisten. Damit werden die Leitlinien des im Rahmen der Pläne für nachhaltige städtische Mobilität aufgestellten Themenleitfadens zur sicheren Nutzung der Mikromobilität von 2021⁶⁹ erweitert.

8.5. FORSCHUNGS- UND INNOVATIONSINITIATIVEN

Im derzeitigen Programm „Horizont Europa“ 2021-2027 stellen Forschung und Innovation im Bereich der Straßenverkehrssicherheit weiterhin eine Priorität dar, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf dem Verständnis und der Bewältigung neuer Herausforderungen liegt. Zu den vorrangigen Forschungsbereichen gehören die Sicherheit und die Resilienz von Straßen in ländlichen Gebieten, die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer und Nutzer von Mikromobilitätsgeräten sowie der Einsatz von künstlicher Intelligenz und Big Data zur Vorhersage und Vermeidung von Verkehrsunfällen.

Die Kommission wird auch Innovationen im Bereich der Fahrzeugsicherheitstechnologien unterstützen, einschließlich Mensch-Technologie-Schnittstellen in Fahrzeugsystemen. Sie wird die Zusammenarbeit zwischen Automobilherstellern, Technologieunternehmen und Forschungseinrichtungen im Rahmen der Partnerschaft für vernetzte, kooperative und automatisierte Mobilität (CCAM-Partnerschaft) weiter fördern.

8.6. AUFKLÄRUNG UND SENSIBILISIERUNG

Die Kommission wird weiterhin den Austausch bewährter Verfahren zur Aufklärung und Sensibilisierung im Bereich der Straßenverkehrssicherheit unterstützen, insbesondere durch die Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit⁷⁰, den Austausch über Straßenverkehrssicherheit in der EU und ihre alle zwei Jahre stattfindenden Konferenzen.

⁶⁷ Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices, Abschlussbericht (1.0), Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2024 <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

⁶⁸ Wie von den Verkehrsministern auf der Sitzung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) im Dezember 2025 gefordert.

⁶⁹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials_en.

⁷⁰ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

Die Kommission wird sich auch bemühen, die Aufklärung und Sensibilisierung im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in andere EU-Finanzierungs- und Sensibilisierungsinstrumente zu integrieren, einschließlich Erasmus+, und zwar dann, wenn dies von den Mitgliedstaaten in ihren nationalen und regionalen Partnerschaftsplänen für den Finanzierungszeitraum 2028-2034 vorgesehen ist, insbesondere im Zusammenhang mit der Mobilität in städtischen und ländlichen Gebieten.

8.7. DIE ROLLE DES PRIVATEN SEKTORS UND DER ARBEITGEBER BEI DER STRAßENVERKEHRSSICHERHEIT

Die Kommission wird die Arbeitgeber sowohl im privaten als auch im öffentlichen Sektor auffordern, eine Unternehmenspolitik zu verfolgen, bei der Sicherheit im Geschäftsbetrieb Vorrang eingeräumt wird. Eine solche Politik könnte sich an den Empfehlungen der wissenschaftlichen Sachverständigengruppe für die 4. Globale Ministerkonferenz zur Straßenverkehrssicherheit⁷¹ orientieren, die im April 2025 in Marrakesch (Marokko) stattfand.

Zu diesen Empfehlungen gehört es, dafür zu sorgen, dass die Sicherheit im Straßenverkehr in den Vorschriften und Verfahren für die Sicherheit am Arbeitsplatz berücksichtigt wird, wobei Regierungsbehörden und -organisationen eine Vorreiterrolle übernehmen sollten. Dies könnte durch die Einführung einer organisationsübergreifenden Sicherheitskultur und die Anwendung von Sicherheitsmanagementsystemen wie ISO 45001 oder ISO 39001 erreicht werden.

Organisationen der Zivilgesellschaft, einschließlich Interessengruppen für Straßenverkehrssicherheit, Opferschutzorganisationen und Berufsverbände, spielen eine entscheidende Rolle bei der Aufrechterhaltung des öffentlichen Bewusstseins, der Unterstützung der Politikgestaltung und der Bereitstellung von Dienstleistungen für Unfallopfer und ihre Familien.

Die Kommission wird sich weiterhin für eine solche Einbeziehung des privaten und des dritten Sektors in die Straßenverkehrssicherheit einsetzen, unter anderem durch die alle zwei Jahre stattfindenden Konferenzen, die Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit und die jährlichen Auszeichnungen der EU für Exzellenz im Bereich der Straßenverkehrssicherheit⁷².

8.8. ÜBERWACHUNG UND RECHENSCHAFTSPFLICHT

Um die Fortschritte bei der Verwirklichung der Ziele für 2030 weiter voranzutreiben und letztlich die Zahl der Verkehrstoten bis 2050 auf nahe Null zu bringen („Vision Null“), wird die Kommission den im Bereich der Straßenverkehrssicherheit tätigen Fachkräften weiterhin Überwachungs- und Rechenschaftsmechanismen zur Verfügung stellen. Dies soll durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

⁷¹ Saving Lives Beyond 2025: Taking Further Steps: Empfehlungen der Wissenschaftlichen Sachverständigengruppe für die 4. Globale Ministerkonferenz zur Straßenverkehrssicherheit, Schwedische Verkehrsverwaltung, 2025.

⁷² <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/excellence-road-safety-awards>.

- die CARE-Datenbank und die Expertengruppe zur Erhebung von Daten über Verkehrsunfälle mit Todesfolge und Verletzungen unter Verwendung standardisierter Berichterstattungsinstrumente und durch Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten zur Verbesserung der Qualität der erhobenen Daten über schwere Verletzungen und zur Aufschlüsselung der Daten für bestimmte Fahrzeugtypen;
- die Europäische Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit⁷³ und die Veröffentlichung zuverlässiger und vergleichbarer Daten über Straßenverkehrsunfälle sowie eingehender Analysen und Informationen über Trends, Methoden und Strategien im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in der EU.

8.9. BEHANDLUNG VON GOVERNANCE-FRAGEN

Ein kontinuierlicher Austausch bewährter Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten und geeignete Folgemaßnahmen zu Fragen, die im Rahmen der von der Kommission unterstützten Hochrangigen Gruppe für Straßenverkehrssicherheit aufgeworfen wurden, dürften zu weiteren Verbesserungen führen.

Die Bewältigung neuer Herausforderungen kann durch Typgenehmigung, nationale Maßnahmen oder EU-Rechtsvorschriften erfolgen. Der Aufbau einer besseren Infrastruktur hängt hauptsächlich von nationalen Mitteln ab, und die Straßenverkehrssicherheit muss mit anderen nationalen politischen Prioritäten konkurrieren. Bildung und Durchsetzung fallen weiterhin in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten und hängen von der Zuweisung von Mitteln und vom politischen Willen ab. Mit dem Inkrafttreten des jüngsten EU-Legislativpakets zur Straßenverkehrssicherheit⁷⁴ und vorbehaltlich der Ergebnisse der Vorschläge zur Verkehrs- und Betriebssicherheit wurden die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit, die in die Zuständigkeit der EU fallen, aktualisiert. Insgesamt dürften die Fortschritte stetig, aber schrittweise erfolgen und in hohem Maße vom politischen Willen abhängen.

Gleichzeitig ist das EU-Ökosystem der Interessenträger im Bereich der Straßenverkehrssicherheit nicht so angelegt, dass potenziell erhebliche Vorteile für die Straßenverkehrssicherheit, die Fortschritte im Bereich der Fahrzeugautomatisierungstechnologie versprechen, auch genutzt werden. Obwohl dieser Bereich im Aktionsplan für die Automobilindustrie⁷⁵ als wesentlicher Bestandteil der

⁷³ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory_en.

⁷⁴ Dabei handelte es sich um drei Richtlinien: [Richtlinie \(EU\) 2025/2205 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2025 über den Führerschein](#); [Richtlinie \(EU\) 2025/2206 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2025 zur Änderung der Richtlinie \(EU\) 2025/2205 in Bezug auf bestimmte Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust](#); [Richtlinie \(EU\) 2024/3237 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Dezember 2024 zur Änderung der Richtlinie \(EU\) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte](#).

⁷⁵ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie, COM(2025) 95 final vom 5. März 2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A52025DC0095>.

EU-Agenda für die künftige Wettbewerbsfähigkeit genannt wird, muss der institutionelle Rahmen über die Erprobung hinaus noch geschaffen werden. Es besteht jedoch ein erhebliches Potenzial, solche Strukturen weitgehend durch Benutzungsgebühren zu finanzieren.

Bei Überlegungen zu Governance-Fragen sollten die Erfordernisse im Zusammenhang mit strategischen grenzüberschreitenden Korridoren und Knotenpunkten berücksichtigt werden, einschließlich solcher, die einem doppelten Verwendungszweck dienen. Dazu gehört auch die Gewährleistung der Kohärenz zwischen den Aspekten Straßenverkehrssicherheit, TEN-V-Umsetzung, Cybersicherheit und Resilienz.

Die Kommission verpflichtet sich,

- Projekte zum Kapazitätsaufbau und den Austausch bewährter Verfahren im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zwischen Behörden auf allen Regierungsebenen auszuweiten;
- strukturiertere Rückmeldungen an die Mitgliedstaaten zu den von ihnen in der Hochrangigen Gruppe für Straßenverkehrssicherheit geäußerten gemeinsamen Bedenken zu geben;
- Überlegungen zur Notwendigkeit von Änderungen der Governance-Strukturen der EU in Bezug auf die sichere Einführung vernetzter und automatisierter Fahrzeuge anzustellen.

Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten auf,

- sicherzustellen, dass sie über gut funktionierende Governance- und Koordinierungsstrukturen und -stellen für die Straßenverkehrssicherheit verfügen;
- angemessene Mittel für Sicherheitsprogramme bereitzustellen;
- sich zu verpflichten, die Fortschritte regelmäßig zu überwachen und darüber Bericht zu erstatten.

Die Kommission fordert die lokalen und regionalen Behörden auf,

- umfassende Konzepte für die Straßenverkehrssicherheit anzunehmen, bei denen der Aspekt der Sicherheit in die Flächennutzungs- und Verkehrsplanung einbezogen wird;
- Strategien zum Geschwindigkeitsmanagement umzusetzen;
- eine angemessene Infrastruktur für ungeschützte Verkehrsteilnehmer bereitzustellen;
- verbesserte Fähigkeiten für Notfalleinsätze zu entwickeln.

9. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Diese Überprüfung der Umsetzung des EU-Rahmens für die Politik im Bereich Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021-2030 zeigt eine ernüchternde Realität: Zwar wurden Fortschritte erzielt, doch reichen diese in vielen Mitgliedstaaten nicht aus, um das Ziel der EU für 2030 zu erreichen. Die Überprüfung zeigt jedoch auch einige positive Elemente: Sie lenkt die Aufmerksamkeit auf wirksame Maßnahmen, die übernommen oder ausgeweitet werden könnten, und enthält Berichte über die Einführung

vielversprechender neuer Technologien und Methoden, die die Straßenverkehrssicherheit verbessern können. Zudem benötigen einige Maßnahmen und Investitionen Zeit, bis sie Wirkung entfalten, was sich in den Daten zur Straßenverkehrssicherheit nicht sofort widerspiegelt. Die Kommission und die Mitgliedstaaten müssen weiterhin Maßnahmen ergreifen, um sowohl kurz- als auch langfristige positive Effekte zu erzielen.

Die in diesem Bericht zusammengefassten Ergebnisse veranschaulichen, wie viel erreicht werden kann, wenn Akteure auf allen Ebenen – von Einzelpersonen bis hin zu Verwaltungsstrukturen auf EU-Ebene – innerhalb ihrer Zuständigkeitsbereiche zur Verwirklichung des „Safe System“-Ansatzes beitragen. Angesichts der Verlangsamung der Fortschritte bei der Verwirklichung der „Vision Null“ – vor dem Hintergrund des zunehmenden Verkehrsaufkommens und neuer gesellschaftlicher und technologischer Trends – stellt sich jedoch die Frage, ob das derzeitige Instrumentarium für die Straßenverkehrssicherheit zukunftsfähig ist.

Die Analyse zeigt, dass die Herausforderungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit komplexer werden und durch den demografischen Wandel, die technologische Transformation, den Klimawandel und sich verändernde Mobilitätsmuster beeinflusst werden, die bei der Ausarbeitung des EU-Rahmens für die Politik im Bereich Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021-2030 nicht vollständig vorhergesehen wurden.

Der Bericht zeigt jedoch auch erhebliche Möglichkeiten auf, Fortschritte zu erzielen. Technologische Fortschritte bei der Fahrzeugsicherheit, ein wachsendes Bewusstsein für die wirtschaftlichen Vorteile von Investitionen in die Sicherheit und eine zunehmende politische Fokussierung auf nachhaltige Mobilität schaffen günstige Bedingungen für ein beschleunigtes Handeln.

Entscheidend ist, dass diese Chancen durch koordinierte, nachhaltige und mit angemessenen Mitteln ausgestattete Anstrengungen in der gesamten EU und in den Mitgliedstaaten auf allen Regierungsebenen und in der Gesellschaft genutzt werden. Investitionen in die Straßenverkehrssicherheit bringen erhebliche Erträge, nicht nur in Form vermiedener Kosten, sondern auch in Form einer Verbesserung der Lebensqualität und der wirtschaftlichen Produktivität. Die Argumente zum Handeln sind sowohl aus sozialer als auch aus wirtschaftlicher Sicht überzeugend.

Der Erfolg wird von einem bekräftigten politischen Bekenntnis, einer angemessenen Finanzierung, einer stärkeren Zusammenarbeit zwischen den Interessenträgern und der Bereitschaft abhängen, innovative Ansätze zur Bewältigung anhaltender Herausforderungen zu verfolgen. Die Kommission ist bereit, die Mitgliedstaaten und Interessenträger bei diesem kritischen Unterfangen zu unterstützen, und ist sich bewusst, dass die Verwirklichung der „Vision Null“ gemeinsames Handeln und gemeinsame Verantwortung erfordert.

Die Leben, die gerettet werden können, die Verletzungen, die verhindert werden können, und der wirtschaftliche Nutzen, der erzielt werden kann, rechtfertigen die nachhaltigen Anstrengungen, die erforderlich sind, um die Ziele der EU im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zu erreichen.

Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten und alle Interessenträger auf, sich dringend der Herausforderung zu stellen, eine Zukunft zu schaffen, in der die EU so nahe wie möglich an das Ziel der „Vision Null“ im Straßenverkehr sowie einer nachhaltigen und sicheren Mobilität herankommt. Ohne ein erneuertes Engagement sowie Investitionen und Maßnahmen in allen Mitgliedstaaten und auf EU-Ebene werden diese Bestrebungen zur Rettung von Menschenleben auf unseren Straßen jedoch nur ein Wunsch bleiben.