

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

6516/26
ADD 18

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.: ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN
Überwachung der Fortschritte im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in der EU – Luxemburg
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

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument SWD(2026) 50 final.

Anl.: SWD(2026) 50 final

Brüssel, den 13.2.2026
SWD(2026) 50 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

**Überwachung der Fortschritte im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in der EU –
Luxemburg**

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) 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) 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	2
2.1 Strategie für die Straßenverkehrssicherheit	2
2.2 Governance im Bereich der Straßenverkehrssicherheit	3
2.3 Wichtigste Sicherheitsprobleme	3
2.4 Ziele für die Straßenverkehrssicherheit	3
2.5 Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit	4
3. Fortschritte im Bereich der Straßenverkehrssicherheit.....	5
3.1 Ergebnisse im Bereich der Straßenverkehrssicherheit.....	5
3.2 Leistungsindikatoren für die Straßenverkehrssicherheit.....	8
4. Überwachung der Umsetzung der Strategie für die Straßenverkehrssicherheit	9
4.1 Fortschritte bei der Umsetzung.....	9
5. Schlussfolgerungen und Empfehlungen	13

1. Zusammenfassung

Im Jahr 2024 lag Luxemburg mit 27 Verkehrstoten je eine Million Einwohner **weit unter dem EU-Durchschnitt** (45). Im Vergleich zu 2019 wurde ein Rückgang um 18 % erreicht (wenn auch auf der Grundlage geringer absoluter Zahlen). Im Jahr 2023 wurden bei Verkehrsunfällen 346 Personen schwer verletzt, was 40 % über dem entsprechenden Wert von 2019 liegt. Die meisten Todesfälle im Jahr 2023 wurden bei Verkehrsunfällen auf Straßen außerhalb städtischer Gebiete verzeichnet. Allerdings wurden die meisten schweren Verletzungen bei Unfällen in städtischen Gebieten verzeichnet.

Im untersuchten Zeitraum waren zwei **Aktionspläne für die Straßenverkehrssicherheit** in Kraft, die die Zeiträume **2019-2023 und 2024-2028** abdecken. Letzterer wurde Mitte Januar 2025 veröffentlicht. In den ersten Aktionsplan für Straßenverkehrssicherheit wurden insgesamt 31 Maßnahmen aufgenommen, die in elf Herausforderungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zusammengefasst sind, während in den Aktionsplan 2024-2028 20 Maßnahmen aufgenommen wurden, die in vier Anwendungsbereiche unterteilt sind. Es wurden die **Ziele festgelegt, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten bis 2030 im Vergleich zu 2020 zu halbieren**.

Auf der Grundlage der neuesten verfügbaren Daten scheint Luxemburg angemessene Fortschritte erzielt zu haben und **bewegt sich in die richtige Richtung, um das Ziel zu erreichen, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 zu halbieren**. Allerdings muss Luxemburg weitere Anstrengungen unternehmen, um **das Ziel zu erreichen, die Zahl der Schwerverletzten bis 2030 zu halbieren**. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die geringe Zahl von Verkehrsunfällen in Luxemburg zu statistischen Verzerrungen führen kann.

Was die Fortschritte bei der Durchführung der im Aktionsplan 2024-2028 vorgesehenen Maßnahmen betrifft, so verläuft die **Umsetzung reibungslos, ohne dass besondere Lücken** gemeldet werden. Luxemburg weist in den meisten untersuchten Bereichen der Straßenverkehrssicherheit ein hohes Ausgangsniveau auf. Nach eigenen Angaben wird das Ausgangsniveau in 15 Bereichen der Straßenverkehrssicherheit als hoch und in fünf Bereichen als „mittel“ eingestuft. Die Umsetzung der für diesen Zeitraum geplanten Maßnahmen wurde in zehn Bereichen der Straßenverkehrssicherheit abgeschlossen, während die Maßnahmen in sieben Bereichen planmäßig verlaufen. Andererseits hat die Umsetzung der Maßnahmen in drei Bereichen noch nicht begonnen.

Obwohl die Umsetzung der geplanten Maßnahmen gut voranschreitet, liegt die **Verringerung der Zahl der Schwerverletzten immer noch unter dem für diesen Zeitraum festgelegten Ziel**. Die Zahl der Verkehrstoten ist gering und unterliegt großen jährlichen Schwankungen. Dies könnte wie folgt angegangen werden:

- Überprüfung des Grads der Durchführung der Maßnahmen
- Prüfung sonstiger Maßnahmen, die sich auf die drei wichtigsten Probleme im Bereich der Straßenverkehrssicherheit konzentrieren: Geschwindigkeitsübertretung, Fahren unter Alkohol-/Drogeneinfluss und Ablenkung des Fahrers oder der Fahrerin

2. Strategie und Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit

2.1 Strategie für die Straßenverkehrssicherheit

Am 13. Mai 2019 wurde der **Aktionsplan für Straßenverkehrssicherheit 2019-2023**

veröffentlicht, der von der Arbeitsgruppe für Straßenverkehrssicherheit ausgearbeitet worden war. Die Arbeitsgruppe, in der viele Interessenträger zusammenkamen, beschloss, die Strategie „Vision Null“ (die Zahl der Verkehrstoten nahe Null zu bringen) fortzusetzen und den Aktionsplan entsprechend anzupassen, um Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Verkehrstoten zu entwickeln. Dieser Aktionsplan umfasste 11 Herausforderungen und insgesamt 31 Maßnahmen.

Der nächste **nationale Plan für die Straßenverkehrssicherheit 2024-2028** wurde am 29. November 2024 vom Regierungsrat gebilligt. Er steht im Einklang mit der internationalen **Strategie „Vision Null“**. Der Schwerpunkt dieses Aktionsplans liegt auf Prävention und Sensibilisierung, aber auch auf der Bekämpfung der Hauptursachen schwerer und tödlicher Unfälle.

Tabelle 19.1: Nationale Aktionspläne für die Straßenverkehrssicherheit

Luxemburg	
Zeitraumen	2019-2023; 2024-2028
Federführende Behörde	Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten – Verkehrsabteilung
Link	2019-2023: https://transports.public.lu/dam-assets/publications/20190513-plan-d-action-securite-routiere-2019-2023.pdf 2024-2028: https://gouvernement.lu/dam-assets/images-documents/actualites/2025/01/30-backes-pnsr/confrence-de-presse-pnsr.pdf

2.2 Governance im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

Das Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten ist für die **Entwicklung der nationalen Strategie für die Straßenverkehrssicherheit** zuständig.

Das Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten und die Polizei sind für die **Überwachung der Entwicklungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit** im Land zuständig.

2.3 Wichtigste Sicherheitsprobleme

Nach Angaben der nationalen Vertreter sind die wichtigsten Sicherheitsprobleme in Luxemburg, auf die der neue Aktionsplan abzielt, folgende:

- Geschwindigkeitsübertretung
- Fahren unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen
- Ablenkung des Fahrers oder der Fahrerin

2.4 Ziele für die Straßenverkehrssicherheit

Im Aktionsplan Luxemburgs für die Straßenverkehrssicherheit¹ wurden folgende Ziele festgelegt:

- bis 2030 ein **Rückgang der Zahl der Verkehrstoten um 50 %** gegenüber 2020;

¹ ITF (2023), Road Safety Annual Report 2023 – Country Profile Luxembourg, OECD Publishing, Paris. Abrufbar unter: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/luxembourg-road-safety.pdf>.

- bis 2030 ein **Rückgang der Zahl der Schwerverletzten um 50 %** gegenüber 2020.

2.5 Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit

Insgesamt sind **20 Maßnahmen für die Straßenverkehrssicherheit in vier Anwendungsbereichen** im Aktionsplan Luxemburgs für die Straßenverkehrssicherheit 2024-2028² enthalten.

² <https://gouvernement.lu/dam-assets/images-documents/actualites/2025/01/30-backes-pnsr/confrence-de-presse-pnsr.pdf>

Tabelle 19.2: Anwendungsbereiche für die Straßenverkehrssicherheit und Anzahl der Maßnahmen im Aktionsplan 2024-2028

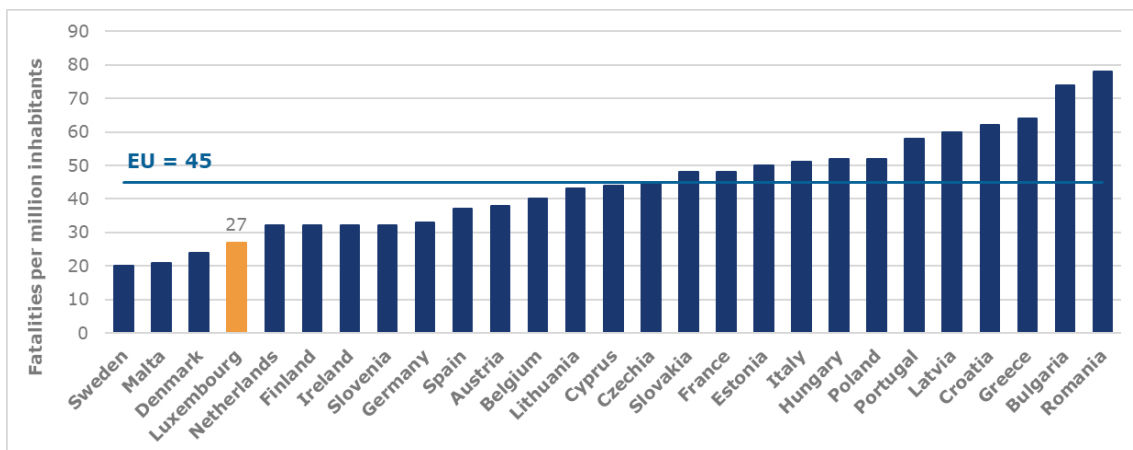
Anwendungsbereich	Maßnahmen
1. Menschliches Verhalten	5
2. Rechts- und Verwaltungsvorschriften	7
3. Überwachung und Kontrolle	4
4. Straßeninfrastruktur	4
Insgesamt	20

3. Fortschritte im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

3.1 Ergebnisse im Bereich der Straßenverkehrssicherheit

In Luxemburg wurden im Jahr 2023 bei Verkehrsunfällen 26 Menschen getötet und 346 schwer verletzt. Auf der Grundlage vorläufiger Daten für 2024 belegte Luxemburg in Bezug auf die niedrigste Zahl von Verkehrstoten je eine Million Einwohner den **vierten Platz unter den 27 EU-Ländern**. In dem Jahr wurden 27 Verkehrstote je eine Million Einwohner verzeichnet, was deutlich unter dem EU-Durchschnitt liegt (45).

Abbildung 19.1 Sterblichkeitsraten nach Ländern, 2024



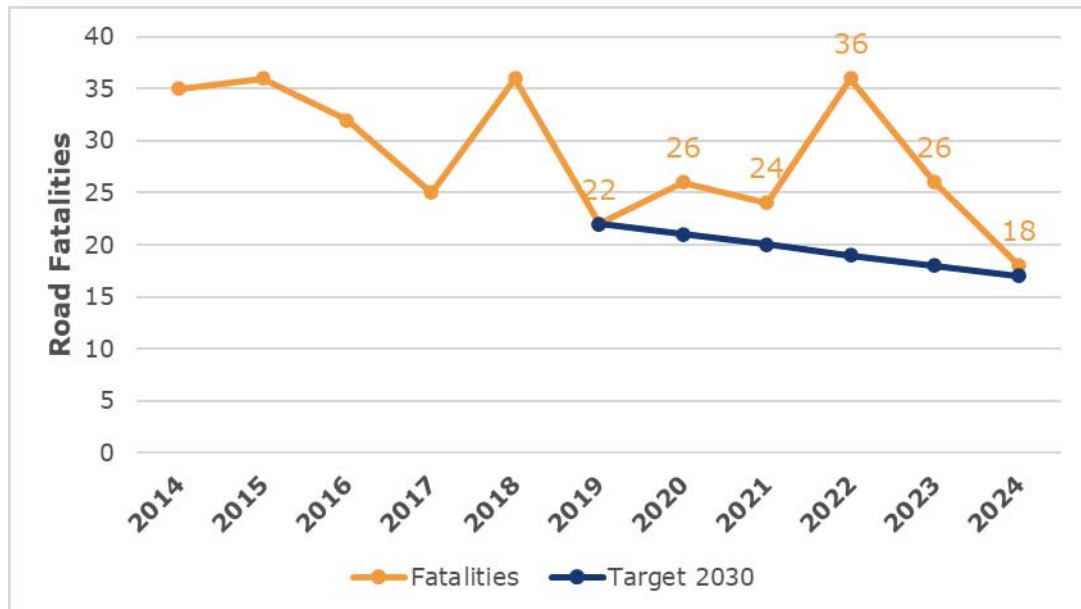
Quellen: CARE-Datenbank zu Straßenverkehrsunfällen; Bevölkerungsdaten von Eurostat (Online-Datencode [demo_pjan](#)).

Im Jahr 2024 ging die Zahl der Verkehrstoten im Vergleich zu 2019 um 18 % zurück. Luxemburg bewegt sich somit in die richtige Richtung, um das Ziel zu erreichen, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 zu halbieren³. Es wird darauf hingewiesen, dass die jährliche Zahl der Verkehrstoten in Luxemburg besonders gering ist und daher erheblichen jährlichen Schwankungen unterliegt.

³ Für alle Mitgliedstaaten wurde in diesem Bericht das Jahr 2019 als Basisjahr für die Überwachung der Ziele für 2030 herangezogen, das auch auf EU-Ebene verwendet wird. Luxemburg hat das Jahr 2020 als Basisjahr festgelegt. Betrachtet man das nationale Ausgangsniveau, so ist Luxemburg im Jahr 2024 auf gutem Wege, das Ziel zu erreichen, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 zu halbieren. Im Jahr 2023 lag die Zahl der Schwerverletzten rund 1,9 % über dem Zielwert für dieses Jahr.

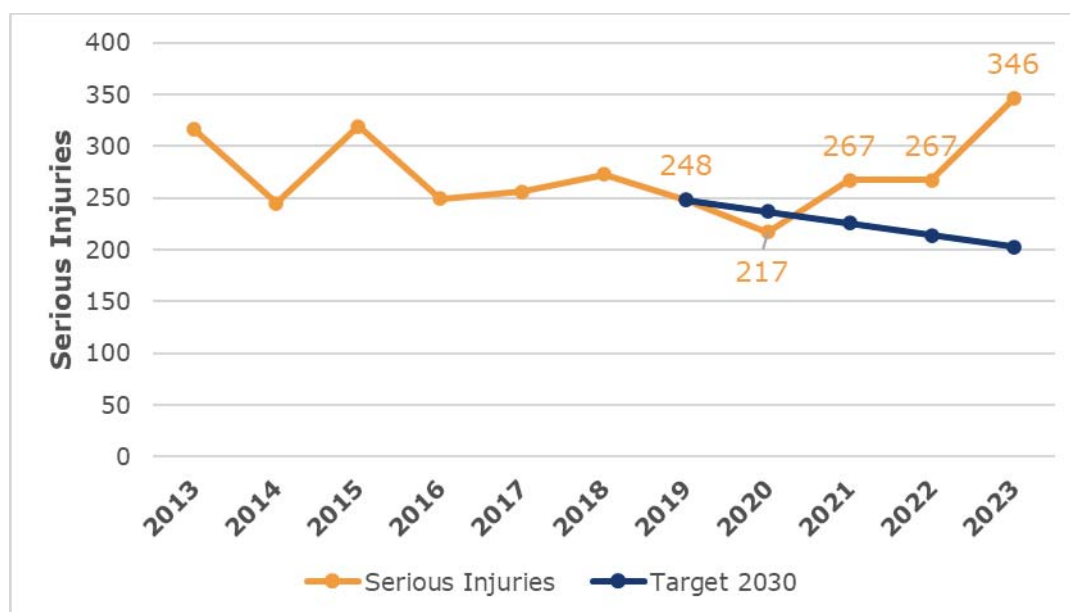
Allerdings stieg die Zahl der Schwerverletzten zwischen 2019 und 2023 um 40 %. Daher könnte Luxemburg das **Ziel**, die Zahl der Schwerverletzten **bis 2030** zu halbieren, verfehlen. Konkret war die erfasste Zahl der Schwerverletzten (346) 1,7-mal höher als der Zielwert für 2023 (203 Schwerverletzte).

Abbildung 19.2 Verkehrstote und Zielvorgabe für 2030
(Quelle: CARE-Datenbank)⁴



⁴ Es 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.

Abbildung 19.3 Schwerverletzte im Straßenverkehr
(Quelle: CARE-Datenbank)⁵



Nachstehend wird ein Überblick über die Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten in den Jahren 2019 und 2023 (Jahr mit den neuesten verfügbaren detaillierten Unfalldaten) für bestimmte Arten von Straßen, Unfällen und Straßenverkehrsteilnehmern gegeben. Die meisten Todesfälle im Jahr 2023 wurden auf Straßen außerhalb städtischer Gebiete verzeichnet. Allerdings wurden die meisten schweren Verletzungen in städtischen Gebieten verzeichnet. Im Vergleich zu 2019 **stieg die Zahl der Schwerverletzten um 40 %**. Der stärkste Anstieg wurde bei Fahrern motorisierter Zweiräder (76 %) und Radfahrern (73 %) und der geringste Anstieg bei Schwerverletzten **außerhalb städtischer Gebiete** verzeichnet.

Tabelle 19.3: Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten, 2019-2023

Verkehrstote	2019	2023	% im Jahr 2023	Veränderung in % 2019-2023
Gesamtzahl der Verkehrstoten	22	26	-	+18 %
Innerhalb städtischer Gebiete	3	9	35 %	-
Außerhalb städtischer Gebiete	16	13	50 %	-19 %
Autobahnen	3	4	15 %	-
Unfälle, an dem ein einziges Fahrzeug beteiligt ist	12	11	42 %	-8 %
Unfälle, an dem mehrere Fahrzeuge beteiligt sind	8	12	46 %	+50 %
Fahrzeuginsassen	16	13	50 %	-19 %
Fahrer motorisierter	4	5	19 %	-

⁵ Es 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.

Verkehrstote	2019	2023	% im Jahr 2023	Veränderung in % 2019-2023
Zweiräder				
Radfahrer	0	2	8 %	-
Fußgänger	2	4	15 %	-

Tabelle 19.4: Entwicklung der Zahl Schwerverletzter, 2019-2023

Schwerverletzte	2019	2023	% im Jahr 2023	Veränderung in % 2019-2023
Gesamtzahl der Schwerverletzten	248	346	-	+40 %
Innerhalb städtischer Gebiete	102	174	50 %	+71 %
Außerhalb städtischer Gebiete	125	143	41 %	+14 %
Autobahnen	21	29	8 %	+38 %
Unfälle, an dem ein einziges Fahrzeug beteiligt ist	78	128	37 %	+64 %
Unfälle, an dem mehrere Fahrzeuge beteiligt sind	128	170	49 %	+33 %
Fahrzeuginsassen	117	142	41 %	+21 %
Fahrer motorisierter Zweiräder	59	104	30 %	+76 %
Radfahrer	22	38	11 %	+73 %
Fußgänger	41	49	14 %	+20 %

3.2 Leistungsindikatoren für die Straßenverkehrssicherheit

In Luxemburg liegt die Trunkenheit im Straßenverkehr nach eigenen Angaben deutlich über dem EU-Durchschnitt. Die Flotte von Personenkraftwagen ist deutlich neuer als der EU-Durchschnitt.

Tabelle 19.5: Indikatoren für die Straßenverkehrssicherheit, 2022 oder letztes verfügbares Jahr (Quelle: ERSO, Länderprofile)

	Luxemburg	EU
Geschwindigkeitsübertretung⁶		
% der Personenkraftwagen, die sich an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten ^a		
Autobahnen	/	-
Landstraßen	/	-
Städtische Straßen (50 km/h)	/	-
Nutzungsraten von Sicherheitsgurten und Kinderrückhaltesystemen (%) ^{a,b}		
Vorn	/	93,1
Hinten	/	75,3
Kinderrückhaltesysteme (straßenseitige Beobachtungen)	/	67,0
Kinderrückhaltesysteme (Kontrollen im Fahrzeug)	/	-
Nutzungsraten von Helmen (%) ^a		
Fahrer motorisierter Zweiräder	/	97,0
Beifahrer motorisierter Zweiräder	/	94,4
Radfahrer (städtische Straßen)	/	37,8
Trunkenheit im Straßenverkehr^c (nach eigenen Angaben)		
% der Autofahrer, die in den letzten 30 Tagen mindestens einmal die gesetzliche Obergrenze überschritten haben	24,1	11,8
Ablenkung des Fahrers oder der Fahrerin ^a		
% der Fahrer, die während der Fahrt kein tragbares mobiles Gerät/Telefon benutzen	/	94,8
Fahrzeugsicherheit		
% der neuen Personenkraftwagen mit einer Bewertung von 4 EuroNCAP-Sternen und mehr ^a	/	83,6
Durchschnittsalter der Flotte von Personenkraftwagen (Jahre) ^d	8,0	12,5

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

4. Überwachung der Umsetzung der Strategie für die Straßenverkehrssicherheit

In diesem Kapitel werden die Fortschritte bei der Umsetzung des Aktionsplans für die Straßenverkehrssicherheit 2024-2028 auf der Grundlage der eigenen Angaben des Landes erörtert.

4.1 Fortschritte bei der Umsetzung

Straßenverkehrssicherheitsmanagement

Luxemburg weist nach eigenen Angaben in allen Bereichen der Straßenverkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem **Straßenverkehrssicherheitsmanagement** ein hohes Ausgangsniveau auf. Im Jahr 2024 wurde die Umsetzung der Maßnahmen im Zusammenhang mit der nationalen Behörde für Straßenverkehrssicherheit und der nationalen

⁶ Für Geschwindigkeitsübertretungen liegt kein EU-Durchschnitt vor, da es in den einzelnen Ländern unterschiedliche gesetzliche Geschwindigkeitsbegrenzungen gibt, die keinen einfachen Vergleich ermöglichen.

Beobachtungsstelle für Straßenverkehrssicherheit abgeschlossen, während die verbleibenden Maßnahmen planmäßig verlaufen.

Insbesondere werden die Rechtsvorschriften regelmäßig geändert. Die nationale Behörde für Straßenverkehrssicherheit ist in das Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten eingegliedert. Außerdem wurde die Verwaltung für technische Untersuchungen eingerichtet, deren Aufgabe es ist, bei Unfällen oder schweren Störungen in den Bereichen Zivilluftfahrt, Eisenbahnverkehr (Straßenbahnen inbegriffen), Straßenverkehr, See- und Flussschifffahrt Sicherheitsuntersuchungen durchzuführen. In Luxemburg gibt es kein spezifisches Budget für die Straßenverkehrssicherheit, es ist jedoch in den Gesamthaushaltsplan eingegliedert.

Tabelle 19.6: Nach eigenen Angaben erzielte Fortschritte bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehrssicherheitsmanagement

B1	Straßenverkehrssicherheitsmanagement	Ausgangsniveau Bewertung (2024)	Fortschritte (2024-2028)
1	Nationale Behörde für Straßenverkehrssicherheit	hoch	abgeschlossen
2	Nationaler Haushalt für die Straßenverkehrssicherheit	-	nicht zutreffend
3	Rechtsvorschriften im Bereich der Straßenverkehrssicherheit	hoch	planmäßiger Verlauf
4	Nationale Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit	hoch	abgeschlossen

Sicherheitsbewusstes Verhalten von Verkehrsteilnehmern

In Bezug auf die Säule „**Sicherheitsbewusstes Verhalten von Verkehrsteilnehmern**“ weist Luxemburg im Jahr 2024 in den Bereichen Durchsetzung und Ausbildung von Fahranfängern ein hohes und in allen übrigen Bereichen ein mittleres Ausgangsniveau auf. Die Umsetzung der für das erste Jahr des Aktionsplans geplanten Maßnahmen im Zusammenhang mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern wurde abgeschlossen, die Durchsetzungsmaßnahmen und Kampagnen verlaufen planmäßig, während die Umsetzung der Maßnahmen im Zusammenhang mit der Schulung und Ausbildung von Fahranfängern noch nicht begonnen hat.

Konkret setzt die Polizei die Vorschriften regelmäßig durch automatisierte Systeme durch. Pro Jahr werden zwei Kommunikationskampagnen durchgeführt. Zu den Maßnahmen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer gehört die Einführung einer 1,5-m-Regel beim Überholen eines Fahrrads. In Bezug auf die Ausbildung von Fahranfängern wird der derzeitige Status im Rahmen der neuen Führerscheinrichtlinie überprüft. Es werden die Möglichkeiten für die Einführung neuer Verkehrserziehungsprogramme für Schulkinder geprüft. In Bezug auf Berufskraftfahrer sind bisher keine Maßnahmen geplant.

Tabelle 19.7: Nach eigenen Angaben erzielte Fortschritte bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer

B2	Sicherheitsbewusstes Verhalten von Verkehrsteilnehmern	Ausgangsniveau Bewertung (2024)	Fortschritte (2024-2028)
1	Durchsetzung	hoch	planmäßiger Verlauf

2	Verkehrserziehung	mittel	noch nicht begonnen
3	Schulung von Fahranfängern	hoch	noch nicht begonnen
4	Kommunikationskampagnen	mittel	planmäßiger Verlauf
5	Maßnahmen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer	mittel	abgeschlossen
6	Maßnahmen für Berufskraftfahrer	-	nicht zutreffend

Sichere Geschwindigkeiten

In Bezug auf die Säule „**Sichere Geschwindigkeiten**“ weist Luxemburg bei der Durchsetzung und Überwachung in Bezug auf Geschwindigkeitsübertretungen ein hohes, bei der Aktualisierung der Geschwindigkeitsbegrenzungen ein mittleres und bei den Kampagnen ein niedriges Ausgangsniveau auf. Mit der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit Kampagnen zu Geschwindigkeitsübertretungen wurde noch nicht begonnen, während alle verbleibenden Maßnahmen planmäßig verlaufen.

Tabelle 19.8: Nach eigenen Angaben erzielte Fortschritte bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit sicheren Geschwindigkeiten

B3	Sichere Geschwindigkeiten	Ausgangsniveau Bewertung (2024)	Fortschritte (2024-2028)
1	Aktualisierung der Geschwindigkeitsbegrenzungen	mittel	planmäßiger Verlauf
2	Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen	hoch	planmäßiger Verlauf
3	Kampagnen zu Geschwindigkeitsübertretungen	niedrig	noch nicht begonnen
4	Überwachung von Geschwindigkeitsübertretungen	hoch	planmäßiger Verlauf

In Luxemburg werden die Geschwindigkeitsbegrenzungen des gesamten Straßennetzes regelmäßig bewertet. Außerdem wurden neue automatisierte Geschwindigkeitskameras installiert, und die Polizei führt regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durch. Kampagnen gegen Geschwindigkeitsübertretungen werden jedoch weniger häufig durchgeführt.

Sichere Straßen

Was die Säule „**Sichere Straßen**“ betrifft, so ist das Ausgangsniveau nach eigenen Angaben in allen Bereichen der Straßenverkehrssicherheit hoch, mit Ausnahme des Bereichs der städtischen Mobilitäts- und Sicherheitspläne, für den das Ausgangsniveau als „niedrig“ eingestuft wird. Die Tätigkeiten im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit im ländlichen Raum verlaufen planmäßig, während die Umsetzung der Maßnahmen in den übrigen Gebieten abgeschlossen worden ist.

Der Plan enthält keine Maßnahmen im Zusammenhang mit **städtischen Mobilitäts- und Sicherheitsplänen**. Konkret fallen in Luxemburg Mobilitätspläne in Gemeinden und Straßenverkehrsvorschriften in die Zuständigkeit der Gemeinden. Das Ministerium hat nur einen sehr begrenzten Einfluss.

In Bezug auf die **städtische Infrastruktur für ungeschützte Verkehrsteilnehmer** hat das Ministerium verbindliche Leitlinien für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung herausgegeben, die von den Gemeinden umzusetzen sind.

Was die Straßenbaunormen betrifft, so werden neue Straßen gemäß den Normen der Richtlinie (EU) 2019/1936 geplant. Außerdem wird das gesamte Straßennetz regelmäßig im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit bewertet.

Tabelle 19.9: Nach eigenen Angaben erzielte Fortschritte bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit sicheren Straßen

B4	Sichere Straßen	Ausgangsniveau Bewertung (2024)	Fortschritte (2024-2028)
1	Städtische Mobilitäts- und Sicherheitspläne	niedrig	nicht zutreffend
2	Städtische Infrastruktur für ungeschützte Verkehrsteilnehmer	hoch	abgeschlossen
3	Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit im ländlichen Raum	hoch	planmäßiger Verlauf
4	Sicherheitsmanagement für Autobahnen	hoch	abgeschlossen
5	Straßenbaunormen	hoch	abgeschlossen
6	Straßenverkehrssicherheitsaudit und -prüfung	hoch	abgeschlossen

Sichere Fahrzeuge

In Bezug auf die Säule „**Sichere Fahrzeuge**“ weist Luxemburg im Bereich der technischen Fahrzeugkontrollen ein hohes und im Bereich der Automatisierungsvorbereitung ein mittleres Ausgangsniveau auf. Für die beiden anderen Bereiche sind in Luxemburg keine Maßnahmen geplant. Die Umsetzung der Maßnahmen im Zusammenhang mit technischen Prüfungen von Fahrzeugen ist abgeschlossen, während die übrigen Maßnahmen planmäßig verlaufen.

In Luxemburg sind technische Prüfungen gemäß den EU-Richtlinien für alle Fahrzeuge vorgeschrieben. Auch die Automatisierung wird unter vorab festgelegten Bedingungen als möglich erachtet.

Tabelle 19.10: Nach eigenen Angaben erzielte Fortschritte bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit sicheren Fahrzeugen

B5	Sichere Fahrzeuge	Ausgangsniveau Bewertung (2024)	Fortschritte (2024-2028)
1	Flottenerneuerung	-	nicht zutreffend
2	Förderung von hoch entwickelten Fahrerassistenzsystemen	-	nicht zutreffend
3	Technische Fahrzeugkontrolle	hoch	abgeschlossen
4	Automatisierungsvorbereitung	mittel	planmäßiger Verlauf

Versorgung nach einem Unfall

Was die Säule „**Versorgung nach einem Unfall**“ betrifft, so weist Luxemburg im Bereich der

Straßenverkehrssicherheit ein hohes Ausgangsniveau auf, und die Umsetzung aller Maßnahmen ist abgeschlossen. Notfall- und Rettungsdienste bemühen sich ständig, die Reaktionszeit zu verkürzen, und es wurde ein nationales Netz von Ersthelfern eingerichtet. Darüber hinaus gibt es eine nationale Gruppe zur psychologischen Unterstützung von Personen, die bei Verkehrsunfällen verletzt wurden.

Tabelle 19.11: 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 (2019)	Fortschritte (2019-2023)
1	Verringerung der Reaktionszeit für medizinische Notfalldienste	hoch	abgeschlossen
2	Unterstützung von Verletzten	hoch	abgeschlossen

5. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Im nationalen Aktionsplan Luxemburgs für die Straßenverkehrssicherheit für den Zeitraum 2019-2023 wurden die **Ziele festgelegt, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten bis 2030 im Vergleich zu 2020 zu halbieren**. Im untersuchten Zeitraum waren zwei Aktionspläne für die Straßenverkehrssicherheit in Kraft, die die Zeiträume 2019-2023 und 2024-2028 abdecken. Letzterer wurde Mitte Januar 2025 veröffentlicht. In den ersten Aktionsplan für Straßenverkehrssicherheit wurden insgesamt 31 Maßnahmen aufgenommen, die in elf Herausforderungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zusammengefasst sind, während in den Aktionsplan 2024-2028 20 Maßnahmen aufgenommen wurden, die in vier Anwendungsbereiche unterteilt sind.

Im Jahr 2024 lag Luxemburg mit 27 Verkehrstoten je eine Million Einwohner unter dem EU-Durchschnitt (45) (in Bezug auf die niedrigste Zahl von Verkehrstoten je Einwohner belegte Luxemburg den vierten Platz unter den EU-Ländern). Im Vergleich zu 2019 ging die Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2024 um 18 % zurück (wenn auch auf der Grundlage geringer absoluter Zahlen), und die Zahl der Schwerverletzten stieg 2023 um 40 %.

Der neue Aktionsplan für die Straßenverkehrssicherheit (2024-2028) ist nun in Kraft. Was die Fortschritte bei der Umsetzung der in diesem Aktionsplan vorgesehenen Maßnahmen betrifft, so **verläuft die Umsetzung reibungslos, ohne dass besondere Lücken** gemeldet werden. Die Umsetzung der für diesen Zeitraum geplanten Maßnahmen wurde in zehn Bereichen der Straßenverkehrssicherheit abgeschlossen, während die Maßnahmen in sieben Bereichen planmäßig verlaufen. In drei Bereichen hat die Umsetzung der Maßnahmen jedoch noch nicht begonnen.

Darüber hinaus wurden bei der Umsetzung der geplanten Maßnahmen gute Fortschritte erzielt, und der **Trend bei der Zahl der Verkehrstoten ist rückläufig (wenn auch unter starken jährlichen Schwankungen)**. Allerdings **verringert sich die Zahl der Schwerverletzten nach wie vor zu langsam, um das für diesen Zeitraum festgelegte Ziel zu erreichen**. Dies könnte wie folgt angegangen werden:

- Überprüfung des Durchführungsgrads der Maßnahmen;
- Prüfung sonstiger Maßnahmen, die sich auf die drei wichtigsten Probleme im Bereich der Straßenverkehrssicherheit konzentrieren: Geschwindigkeitsübertretung, Fahren

unter Alkohol-/Drogeneinfluss und Ablenkung des Fahrers oder der Fahrerin.