TÜV VERBAND

Berlin
April 2026

Vision Zero jetzt umsetzen – Verkehrssicherheit als Maßstab moderner Mobilität

Einleitung

Deutschland braucht einen neuen Anlauf für die Vision Zero. Trotz technischer Fortschritte und eines gewachsenen Bewusstseins für sichere Mobilität in der Bevölkerung sinken die Unfallzahlen nicht in dem Tempo, das für das Erreichen des Ziels von „Null Verkehrstoten und Schwerverletzten“[1] erforderlich wäre. Bund, Länder und Gesetzgeber sind daher gleichermaßen gefordert, die Verkehrssicherheit wieder konsequent zur Leitpriorität zu machen.

Ein Blick auf Europa zeigt: Deutschland macht bei der Verkehrssicherheit nicht die Fortschritte, die erforderlich wären. In den vergangenen zehn Jahren ist die Zahl der Verkehrstoten zwar gesunken, jedoch langsamer als im EU-Durchschnitt. Auf dem Weg zur Vision Zero gehört Deutschland nicht zur Spitzengruppe, sondern bewegt sich im Mittelfeld.[2]

Die tägliche Dimension des mangelnden Fortschritts bleibt besorgniserregend: Im Schnitt verlieren in Deutschland sieben bis acht Menschen pro Tag ihr Leben im Straßenverkehr. Im Jahr 2025 waren es insgesamt 2.814 Verkehrstote. Hinter jedem Verkehrstoten steht nicht nur ein Einzelschicksal, sondern ein tiefer Einschnitt für Familien, Freundeskreise, Kolleg:innen und ganze Gemeinschaften. Verkehrsunfälle wirken weit über die unmittelbaren Unfallopfer hinaus: Sie verändern Biografien, belasten soziale Netze und verursachen langfristige gesundheitliche, soziale und ökonomische Folgen.[3]

Die Unfallstatistik 2025 sendet ein Warnsignal: Die Zahl der Verletzten blieb mit 366.000 in etwa gleich, aber die Zahl der im Auto Getöteten stieg um 4 Prozent, die der getöteten Radfahrer:innen ebenfalls. Bei Mofa- und Mopedfahrer:innen gab es einen Anstieg um 28 Prozent.[4] Diese Entwicklung zeigt: Auch wenn Technik präziser, vernetzter und zunehmend automatisiert wird, wird es nicht automatisch sicherer auf den Straßen. Entscheidend für ein hohes Maß an Verkehrssicherheit ist das Zusammenspiel von Mensch, Technik, Infrastruktur und Regeln sowie deren Einhaltung und Überwachung.

Wirkungsstarke Einzelmaßnahmen wie die Einführung des Sicherheitsgurts in den 1970er Jahren, durch die die Zahl der Verkehrstoten signifikant gesunken ist, gibt es heute nur wenige. Vielmehr entsteht Fortschritt durch ein Zusammenspiel konsequent umgesetzter Bausteine: sichere Kreuzungen, wirksame Geschwindigkeitsreduzierungen, bessere Querungen, klare Regeln, verlässliche Kontrollen, die Stärkung von Fahrkompetenz und Fahreignung sowie den entschlossenen Umgang mit zentralen Hochrisikofaktoren wie Alkohol, Drogen und extremem Rasen.

[1] Die „Vision Zero“ ist seit dem 8. November 2021 in der novellierten Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) verankert. Seitdem schreibt der § 1 der VwV-StVO als verbindliche Vorgabe vor, dass die „Verkehrssicherheit das oberste Ziel ist“ und dass die Vision Zero (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) die „Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen“ ist.
[2] „Während Deutschland in diesem Zeitraum ein Minus von rund 25 % erreicht hat, lag der Rückgang im EU-Schnitt bei etwa 36 %.“ Europäische Kommission, EU road fatalities drop by 3% in 2024 – progress remains slow, 18. März 2025, abrufbar unter: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/eu-road-fatalities-drop-3-2024-progress-remains-slow-2025-03-18_en (zuletzt abgerufen am 09.01.2026).
[3] Statistisches Bundesamt (Destatis), Unfallbilanz 2024: 59 Verkehrstote weniger als im Vorjahr (Pressemitteilung Nr. 075 vom 28.02.2025; vorläufige Ergebnisse), Wiesbaden 2025, abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/02/PD25_075_46241.html (zuletzt abgerufen am 09.01.2026).
[4] Statistisches Bundesamt (Destatis): Unfallbilanz 2025: 44 Verkehrstote mehr als im Vorjahr, Wiesbaden 2026. Online verfügbar unter: https://www.destatis.de [abgerufen am 04.03.2026].

Die Wirkung eines solchen Maßnahmenmixes zeigt sich eindrucksvoll bei der Verkehrssicherheit von Fahranfänger:innen: Die Zahl der von 18- bis 20-Jährigen verursachten Pkw-Unfälle mit Personenschaden ist zwischen den Jahren 2010 und 2024 um fast 45 Prozent zurückgegangen. Auch bezogen auf die Bevölkerung sank das Risiko deutlich – von 9,2 auf 5,6 Unfälle je 1.000 Einwohner:innen. Der Rückgang in anderen Altersgruppen betrug im selben Zeitraum nur etwa 8 Prozent. Dieser Erfolg lässt sich nicht allein durch sicherere Fahrzeuge oder bessere Infrastruktur erklären. In den letzten zwei Jahrzehnten wurde die Fahranfänger:innenvorbereitung weiterentwickelt und die stärkere Fokussierung auf die Fahrkompetenz hat maßgeblich zu dieser positiven Entwicklung beigetragen.[5]

Vision Zero muss oberste Direktive verkehrspolitischer Entscheidungen sein – als Maßstab für Infrastruktur, Fahrkompetenz, Fahreignung, Technikprüfung und die sichere Einführung neuer Technologien.

Die Mobilität wird sich in den kommenden Jahren stärker verändern als in den vergangenen fünf Jahrzehnten: Elektrische Antriebe verdrängen Verbrenner, Fahrzeuge vernetzen sich, Funktionen werden KI-basiert und automatisierte Fahrsysteme übernehmen zunehmend Fahraufgaben. Mobilität entwickelt sich damit zu einem digital vernetzten Gesamtsystem, in dem Fahrzeugtechnik, Daten, Infrastruktur und Straßenraum eng zusammenwirken und sich die Grenzen zwischen menschlicher Verantwortung und maschineller Entscheidung zunehmend neu verschieben. Diese Entwicklung ist mehr als ein technischer Fortschritt. Sie verändert, wie Menschen ihren Alltag organisieren: den Weg zur Arbeit, Schulwege, Mobilität im Alter und die Frage, wie wir Städte und ländliche Räume lebenswert gestalten. Autonome Fahrzeuge können dabei neue Möglichkeiten eröffnen - etwa für Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder in Regionen, in denen Mobilitätsangebote nur eingeschränkt verfügbar sind.

Gleichzeitig wachsen die Anforderungen an die Verkehrssicherheit. Neue Fahrzeugtechnologien und automatisierte Systeme müssen so gestaltet sein, dass sie insbesondere im Zusammenspiel mit ungeschützten Verkehrsteilnehmenden – also Kindern, Älteren, Radfahrenden, Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen – ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten. Maßstab für Regulierung, Genehmigung, technische Prüfung und Verkehrsraumgestaltung muss die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden sein. Nur, wenn sie geschützt sind, ist Verkehr für alle sicher.

Die Vision Zero muss daher auch zum leitenden Prinzip der digitalen Transformation der Mobilität werden.

[5] Vgl.: Rüdel, Mathias, Rößger, Lars: Bezahlbarkeit vs Verkehrssicherheit: Wie anspruchsvoll darf eine Fahrerlaubnisprüfung im politischen Kontext sein?, Dresden 2026.

Die Vision Zero zwischen politischem Leitbild und rechtlicher Verbindlichkeit

Die Vision Zero – also das Leitbild, wonach Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr nicht hinnehmbar sind – ist politisch bislang untergewichtet, obwohl das Ziel der Verkehrssicherheit sich verfassungsrechtlich klar ableiten lässt. Aus Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 Grundgesetz folgt eine staatliche Schutzpflicht, Leben und körperliche Unversehrtheit der in Deutschland lebenden Menschen zu schützen. Gerade im Verkehrsbereich bedeutet das: Der Staat darf Verkehrssicherheit nicht nur „mitdenken", sondern muss sie als Schutzgut in Normsetzung, Verwaltungspraxis und Rechtsanwendung systematisch absichern.

Mit der Verankerung der Vision Zero in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 1 StVO ist zwar ein wichtiges Signal gesetzt worden. Die praktische Wirkung bleibt jedoch begrenzt, weil Verwaltungsvorschriften ihrer Rechtsnatur nach vor allem verwaltungsintern wirken: Sie binden in erster Linie die Verwaltung, entfalten aber keine mit Gesetzen vergleichbare Außenwirkung und prägen auch die gerichtliche Auslegung nicht mit gleicher Verbindlichkeit. So entsteht der Eindruck eines politisch wichtigen Ziels, das rechtlich „nachrangig" behandelt wird und deshalb in Zielkonflikten mit anderen Interessen, z. B. Verkehrsfluss, Parkraum, Akzeptanzdebatten oder Kostendruck, zu leicht zurücktritt.

Wenn Vision Zero tatsächlich die übergeordnete Leitlinie der Verkehrssicherheitsarbeit sein soll, muss sie höherrangig verankert werden – idealerweise im Verfassungsrecht, mindestens aber im Straßenverkehrsgesetz (StVG). Eine solche Normierung würde Vision Zero zu einer maßgeblichen Auslegungsmaxime machen: bei der Interpretation unbestimmter Rechtsbegriffe, bei behördlichen Ermessensentscheidungen, bei der Abwägung widerstreitender Belange und bei der Fortentwicklung von Regeln. Vor allem hätte sie eine Ausstrahlungswirkung über das gesamte Verkehrsrecht hinweg, vom Ordnungsrecht über Verwaltungsvollzug und Bußgeldrecht bis hin zu Planung, Infrastruktur und Vollzugspraxis.

Politisch wäre das der Schritt vom bloßen „Bekenntnis" zu einem verbindlichen Handlungsauftrag: Verkehrssicherheit würde nicht länger als Programmsatz in einer Verwaltungsvorschrift mitlaufen, sondern als rechtlich tragendes Prinzip die Regelsetzung und Anwendung im gesamten Verkehrsrecht prägen. Der TÜV-Verband empfiehlt daher, Vision Zero im Straßenverkehrsgesetz als verbindliches Leitprinzip der Verkehrssicherheit zu verankern. Damit würde der Schutz von Leben und körperlicher Unversehrtheit zu einem zentralen Maßstab für die Weiterentwicklung und Anwendung des Verkehrsrechts.

Die zentralen Forderungen des TÜV-Verbands

› Vision Zero rechtlich verankern

Bislang ist die Vision Zero ein politisches Leitbild ohne verbindliche Wirkung. Das muss sich ändern! Der Schutz von Leben und körperlicher Unversehrtheit ist eine staatliche Schutzpflicht (Art. 2 Abs. 2 GG) und muss sich auch im Verkehrsrecht widerspiegeln. Der TÜV-Verband empfiehlt, die Vision Zero im Straßenverkehrsgesetz (StVG) als verbindliches Leitprinzip zu verankern. Damit würde Verkehrssicherheit zu einem zentralen Maßstab für Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtsprechung und bei der Abwägung verkehrspolitischer Entscheidungen stärker berücksichtigt.

› Fehlerverzeihende Infrastruktur flächendeckend umsetzen

Der Straßenraum muss so gestaltet werden, dass menschliche Fehler nicht tödlich enden. Das bedeutet: Kreuzungen, Einmündungen und Querungen systematisch sicher umbauen, Abbiegekonflikte entschärfen, sichere Schulwege schaffen, Querungen barrierefrei gestalten und Rad-, Fuß- und Mikromobilität (E-Scooter) konsequent mitdenken. Infrastrukturpolitik ist zugleich Stadtentwicklungspolitik: Wo Menschen sicher zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sein können, entstehen Teilhabe, Aufenthaltsqualität und Akzeptanz für nachhaltige Mobilität. Eine lebenswerte Stadt beginnt mit Sicherheit.

› Landstraßen sicherer machen

Landstraßen sind die gefährlichsten Straßen in Deutschland. Um die Vision Zero zu erreichen, muss die Verkehrssicherheitsarbeit auf Landstraßen stärker in den Fokus gerückt werden. Entscheidend sind auch hier eine Infrastruktur nach dem „Safe-System-Approach“, sowie eine konsequentere Geschwindigkeitsüberwachung. Ergänzend können Verkehrssicherheitsaudits helfen, Risiken frühzeitig zu erkennen und gefährliche Strecken gezielt sicherer zu gestalten.

› Temporegulierung zielgerecht nutzen

Geschwindigkeit ist ein zentraler Risikofaktor. Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts sind wirksamer Schritt in Richtung Vision Zero, insbesondere an Knotenpunkten, Schulwegen, Haltestellen und überall dort, wo unterschiedliche Verkehrsarten aufeinandertreffen. Geschwindigkeiten müssen dabei nicht nur in Ortschaften, sondern auch auf Landstraßen wirksam reduziert werden: nicht allein durch Beschilderung, sondern durch die Gestaltung des Verkehrsraums und Regeln, die Tempo spürbar begrenzen und sich an Sicherheit orientieren.

Technikkompetenz stärken: Unterstützung statt Überforderung im Fahrzeug

Assistenz- und Automationsfunktionen können Sicherheit erhöhen, aber nur, wenn Menschen sie verstehen, korrekt nutzen und ihre Grenzen kennen. Es braucht eine Sicherheitskultur, die Kompetenz stärkt – insbesondere dort, wo Technik den Eindruck vermittelt, sie „übernehme schon alles". Denn Technik kann entlasten, aber sie darf nicht überfordern und sie ersetzt nicht den verantwortungsvollen und kompetenten Umgang mit den Funktionen.

Technik über den Lebenszyklus sichern – HU weiterentwickeln

Die Hauptuntersuchung (HU) von Fahrzeugen muss an automatisierte und softwarebasierte Systeme angepasst und als zentraler Baustein der Verkehrssicherheit weiterentwickelt werden. Die HU ist ein wirksamer Mechanismus zur Mängelbeseitigung. Technische Mängel sind eine relevante Unfallursache und nehmen mit dem Fahrzeugalter zu. Angepasste Prüfmethoden und risikoorientierte Intervalle – insbesondere für ältere Fahrzeuge – bieten ein erhebliches Potenzial zur Verringerung von Unfällen mit Getöteten und Verletzten.

MPU als Präventionsinstrument stärken

Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) ist ein zentrales Instrument der Fahreignungsprüfung, um Verkehrsgefährder:innen zu identifizieren und Risiken nachhaltig zu reduzieren. Der TÜV-Verband fordert, die MPU früher und konsequenter anzuordnen, insbesondere durch eine Absenkung der Anordnungsgrenze bei Alkohol auf 1,1 Promille sowie durch klare und bundeseinheitliche Regelungen bei Drogenauffälligkeit, aber auch bei Rasen bzw. extremen Geschwindigkeitsverstößen. Zugleich sind verbindliche Standards für Qualität, Transparenz und Verbraucherschutz in der MPU-Vorbereitung erforderlich, um unseriöse Angebote einzudämmen und die verkehrssicherheitsrelevante Wirkung der MPU zu stärken.

Absolutes Alkoholverbot und Null-Toleranz bei Drogen im Straßenverkehr

Der TÜV-Verband fordert ein absolutes Alkoholverbot am Steuer sowie Null-Toleranz gegenüber Drogen im Straßenverkehr, ausdrücklich auch im Kontext von Cannabis. Dieser klare Grundsatz muss für alle Verkehrsteilnehmenden gelten, auch für Fahrrad- und Pedelec-Fahrende.

Daten gezielt für Verkehrssicherheit nutzen

Daten können helfen, Gefahrenstellen präziser zu erkennen, Maßnahmen zielgerichtet zu priorisieren und ihre Wirkung nachvollziehbar zu belegen. Das stärkt Akzeptanz und ermöglicht wirksames Steuern: Was gemessen wird, kann verbessert werden.

Lebenslang Lernen als Grundlage einer neuen Sicherheitskultur

Die Mobilitätserziehung endet in Deutschland oft nach dem Fahrradführerschein in der Grundschule. Der TÜV-Verband fordert eine systematische und durchgehende Mobilitätsbildung für Kinder und Jugendliche, um sie besser auf die Teilnahme am Straßenverkehr und den Erwerb des Autoführerscheins vorzubereiten. Dazu gehört auch lebenslanges Lernen bis ins hohe Alter. Für ältere Verkehrsteilnehmende sind Feedbackfahrten ebenso sinnvoll, wie Trainings und verständliche Updates beim Fahrzeugwechsel oder neuen Assistenzfunktionen, damit Mobilität länger sicher möglich bleibt.

In der Mobilitätsbildung eröffnet Künstliche Intelligenz (KI) Chancen: Lernangebote können individueller, realitätsnäher und kontinuierlicher werden, etwa durch Simulationen kritischer Situationen, Trainings zum sicheren Umgang mit Assistenzsystemen oder zielgruppengerechte Formate für Kinder, Erwachsene und ältere Menschen. So wird lebenslanges Lernen zur praktischen Sicherheitsroutine.

Rücksicht im Straßenverkehr stärken – Aggressivität konsequent begegnen

Aggressives Verhalten im Straßenverkehr ist ein unterschätztes Sicherheitsproblem und widerspricht dem Grundprinzip des § 1 StVO: ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Drängeln, dichtes Auffahren oder bewusstes Missachten von Regeln erhöhen Konflikte und Unfallrisiken und stehen im klaren Gegensatz zum Leitbild der Vision Zero. Verkehrssicherheit braucht daher nicht nur sichere Infrastruktur und Technik, sondern auch eine Kultur der Rücksicht im Straßenverkehr. Neben klaren Regeln und konsequenter Durchsetzung tragen technische Assistenzsysteme, verpflichtende Fahreignungsseminare ab bereits 6 Punkten und in gravierenden Fällen auch eine medizinisch-psychologische Untersuchung dazu bei, gefährliches Verhalten wirksam zu begrenzen.

B196-Regelung evaluieren

Angesichts steigender Unfallzahlen bei Leichtkrafträdern, insbesondere vieler Fahrunfälle durch Kontrollverlust, sollte die B196-Regelung vor dem Hintergrund der höheren Leistungsfähigkeit von A1-Fahrzeugen grundlegend evaluiert und gegebenenfalls nachgeschärft werden.

Mehr polizeiliche Kontrolle für mehr Sicherheit im Straßenverkehr

Ohne konsequente Kontrolle verlieren Verkehrsregeln ihre verhaltenssteuernde Wirkung. Der TÜV-Verband empfiehlt daher eine deutliche Ausweitung der polizeilichen Verkehrsüberwachung.

Handlungsfelder

1. Fehlerverzeihende Infrastruktur

Fehlerverzeihende Infrastruktur ist ein zentraler Baustein des sogenannten Safe System-Ansatzes der Vision Zero. Infrastruktur sollte so gestaltet sein, dass menschliche Fehler, wie z. B. Unachtsamkeit, falsche Einschätzungen oder kurze Ablenkung, nicht automatisch schwere oder tödliche Folgen haben. Dafür braucht es eine klare, verständliche Verkehrsführung, gute Sichtbeziehungen im Sinne von beidseitiger Wahrnehmbarkeit, sichere Querungsmöglichkeiten und Geschwindigkeiten, die sich an den schwächsten Verkehrsteilnehmenden orientieren, insbesondere an Kindern, Senioren und Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Der größte Hebel liegt dort, wo die größten Risiken entstehen: an Kreuzungen, Einmündungen, Zufahrten und Querungsstellen, also überall dort, wo unterschiedliche Verkehrsarten aufeinandertreffen.[6] Genau hier müssen Auto-, Rad- und Fußverkehr sowie neue Formen der Mikromobilität wie E-Scooter systematisch mitgedacht und so geführt werden, dass Konflikte gar nicht erst entstehen.

Verkehrssichere Infrastruktur ist zugleich eine Voraussetzung für lebenswerte Städte und Gemeinden. Wo Menschen sicher zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem E-Scooter unterwegs sein können, wachsen Aufenthaltsqualität, Teilhabe und Akzeptanz für nachhaltige Mobilität. Verkehrssicherheit ist damit nicht nur Unfallprävention, sondern Stadtentwicklungspolitik: Sie entscheidet, ob Straßen Räume zum Leben werden oder reine Verkehrsflächen bleiben. Konkret bedeutet das: Rad- und Autoverkehr dort trennen, wo hohe Geschwindigkeiten und/oder große Verkehrsströme auftreten. Kreuzungen so umbauen, dass Abbiegeunfälle seltener werden. Querungen so gestalten, dass sie tatsächlich sicher nutzbar sind, z. B. durch Mittelinseln, gute Beleuchtung, klare Sichtbeziehungen und ausreichend langen Grünphasen, damit insbesondere Kinder und ältere Menschen die Straße ohne Zeitdruck überqueren können.

Zu geringer Abstand und nicht angepasste Geschwindigkeit zählen zu den häufigsten Ursachen von Verkehrsunfällen in Deutschland und verursachen erhebliche volkswirtschaftliche Kosten. Tempo 30 innerorts ist ein wirksamer Schritt in Richtung Vision Zero, weil niedrigere Geschwindigkeiten Unfälle nicht nur seltener, sondern vor allem die Unfallfolgen weniger schwer machen.[7]
Geschwindigkeitsbegrenzungen lassen sich nicht nur beschildern, sondern „mitbauen". Das heißt: Man kann den Straßenraum so gestalten, dass sich das Tempo gewissermaßen über die Straßenführung selbst reduziert – etwa durch Fahrbahnverengungen, bauliche Verschwenkungen, vorgezogene Gehwege, angehobene Straßenbereiche (Plateauaufpflasterungen) oder kleine Kreisverkehre. Auch die Umgestaltung von Hauptstraßen zu „Stadtstraßen" mit weniger Fahrstreifen, mehr Mittelinseln, Querungshilfen und mehr Raum für Fuß- und Radverkehr senkt Tempo und erhöht die Sicherheit.

[6] Unfallforschung der Versicherer (UDV), Kreuzungen (Themenseite), o. J., abrufbar unter: https://www.udv.de/udv/themen/strasse/kreuzung
[7] Unfallforschung der Versicherer (UDV), Themenpapier Geschwindigkeit (PDF), o. J., abrufbar unter: https://www.udv.de/resource/blob/112634/81f8e441aadad1d01047e5510233f5b1/themenpapier-geschwindigkeit-data.pdf

Fehlerverzeihende Infrastruktur darf nicht an der Stadtgrenze enden, denn auf Landstraßen sind die meisten Verkehrsunfalltoten zu beklagen. Daher müssen insbesondere dort Geschwindigkeit, Straßenraum und Sicherungssysteme stärker auf Fehlertoleranz und Schutz ausgelegt werden. Um das Verhalten der Verkehrsteilnehmer:innen zu einer sicheren und angepassten Fahrweise zu beeinflussen, braucht es zudem Aufklärungskampagnen, konsequente Überwachung und Sanktionierung. Dort, wo geschwindigkeitsbedingte Auffälligkeiten im Unfallgeschehen zu verzeichnen sind, ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit der jeweiligen Gefahrenlage anzupassen.

Insbesondere auf Autobahnen ist eine möglichst flächendeckende, intelligente Verkehrssteuerung sinnvoll, um den Verkehr optimal zu lenken. So lassen sich Staus reduzieren, die Verkehrssicherheit erhöhen und negative Einflüsse des Straßenverkehrs mindern. Voraussetzung dafür ist eine moderne, gut ausgebaute Telematik-Infrastruktur. Umfangreiche und aktuelle Verkehrsdaten müssen im Minutentakt erfasst und in Echtzeit ausgewertet werden.

2. Landstraßen sicherer machen

Die Verkehrssicherheit auf Landstraßen muss stärker priorisiert werden. Der Handlungsbedarf ist groß: Landstraßen sind die gefährlichsten Straßen in Deutschland. Obwohl dort deutlich weniger Verkehr ist als in Städten oder auf Autobahnen, passieren hier die meisten tödlichen Unfälle. Im Jahr 2025 kamen 2.814 Menschen im Straßenverkehr ums Leben – etwa 60 Prozent davon auf Landstraßen. Wenn Vision Zero erreicht werden soll, muss die Sicherheit auf Landstraßen daher deutlich verbessert werden.

Die Ursachen schwerer Unfälle auf Landstraßen sind gut bekannt: überhöhte Geschwindigkeit, riskante Überholmanöver, das Abkommen von der Fahrbahn oder Frontalzusammenstöße führen häufig zu besonders schweren Unfallfolgen. Anders als im innerstädtischen Verkehr fehlt vielerorts eine Infrastruktur, die Fehler verzeiht. Aus Sicht des TÜV-Verbands müssen Landstraßen stärker nach dem Prinzip des Safe-System-Approach gestaltet werden. Ziel ist eine Infrastruktur, die menschliche Fehler berücksichtigt und ihre Folgen begrenzt, etwa durch sichere Straßenränder, klare Verkehrsführung und bauliche Maßnahmen zur Reduzierung schwerer Unfallfolgen.

Außerdem muss die Einhaltung von Geschwindigkeiten konsequenter überwacht werden, da überhöhte Geschwindigkeit eine der Hauptursachen schwerer Unfälle auf Landstraßen ist.
Verkehrssicherheitsaudits sollen bei neuen Straßenprojekten als auch bei bestehenden Strecken verstärkt durchgeführt werden, damit Risiken frühzeitig erkannt und behoben werden, bevor es zu schweren Unfällen kommt.

3. Der Mensch im Fahrzeug: Unterstützung statt Überforderung

Mit der Mobilitätswende verändern sich Fahrzeuge grundlegend. Sie werden elektrisch, vernetzt, zunehmend softwaregesteuert und unterstützen Menschen immer stärker durch Assistenz- und Automatisierungsfunktionen. Das bietet große Chancen für die Verkehrssicherheit, stellt aber neue Anforderungen an Alltagstauglichkeit und das Zusammenspiel von Mensch und Technik.

Verkehrssicherheit ist nicht nur eine Frage der technischen Ausstattung, sondern auch der Kompetenz der Nutzer:innen. Aus Sicht des TÜV-Verbands ist entscheidend: Technik muss entlasten, darf aber nicht überfordern. Systeme tragen nur dann wirksam zur Sicherheit bei, wenn sie verständlich, nachvollziehbar und zuverlässig sind – nicht nur im Labor, sondern im echten Verkehr. Ihre Wirkung hängt maßgeblich davon ab, wie Menschen sie nutzen. Verstehen sie Funktionen? Vertrauen sie ihnen? Können sie die Technik korrekt einsetzen? Und kennen deren Grenzen?

Gleichzeitig ist Verkehrssicherheit eine Frage der Sicherheitskultur, also wie Menschen Risiken wahrnehmen, Regeln akzeptieren und Verantwortung im Straßenverkehr übernehmen. Elektromobilität macht diese Perspektive besonders greifbar. Die leisen E-Fahrzeuge bieten Vorteile, verändern aber auch Wahrnehmung und Interaktion im Straßenraum. Fahrzeuge müssen für zu Fuß Gehende, Radfahrende oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen rechtzeitig wahrnehmbar sein. Akustische Warnsysteme an E-Fahrzeugen sind deshalb inzwischen vorgeschrieben. Entsprechende Vorschriften dürfen nicht vor dem Hintergrund regulativer Vereinfachungen die Qualität der akustischen Wahrnehmbarkeit in Einzelfällen insbesondere für vulnerable Verkehrsteilnehmer negativ beeinflussen. Sicherheit darf hier nicht vom Zufall abhängen.

Mit zunehmender Automatisierung verlagert sich Verantwortung im Straßenverkehr zunehmend vom Menschen auf das Fahrzeug. Fahrerassistenzsysteme und automatisierte Funktionen können jedoch nur dann zur Verkehrssicherheit beitragen, wenn sie über den gesamten Lebenszyklus hinweg zuverlässig funktionieren. Damit steigen zugleich die Anforderungen an die sichere und manipulationsgeschützte Funktion elektrischer und softwarebasierter Systeme.

Entscheidend ist Vertrauen: Alle Verkehrsteilnehmenden müssen sich darauf verlassen können, dass sicherheitsrelevante Funktionen stabil, überprüfbar und geschützt sind. TÜV-Unternehmen leisten hierzu einen zentralen Beitrag, indem sie elektrische Systeme, Software und automatisierte Fahrfunktionen unabhängig prüfen, Updates bewerten sowie die Einhaltung von Sicherheits- und Cybersecurityanforderungen überwachen. So entsteht die Grundlage für die gesellschaftliche Akzeptanz neuer Mobilitätstechnologien.

Vor diesem Hintergrund gewinnt die periodische Fahrzeugprüfung weiter an Bedeutung. Sie stellt sicher, dass sicherheitsrelevante Systeme – insbesondere softwarebasierte und automatisierte Funktionen – auch im Betrieb ordnungsgemäß funktionieren. Zugleich liefert sie belastbare Erkenntnisse über den tatsächlichen technischen Zustand von Fahrzeugen im Verkehr und deren Einfluss auf die

Verkehrssicherheit. Aktuelle wissenschaftliche Analysen der HTW Dresden aus dem Jahr 2026 zeigen, dass technische Mängel eine relevante Rolle im Unfallgeschehen spielen, indem sie unfallursächlich, mitauslösend oder unfallbegünstigend – mit steigender Tendenz bei älteren Fahrzeugen – sind. Technische Defekte bewegen sich damit in einer ähnlichen Größenordnung wie andere zentrale Unfallursachen und verdeutlichen, dass Fahrzeugsicherheit ein eigenständiger sicherheitsrelevanter Faktor ist.

Viele Fahrzeuge werden erst im Vorfeld der Hauptuntersuchung (HU) instandgesetzt, sodass der Prüfprozess ein entscheidender Anstoß zur Mängelbeseitigung ist. Ohne die regelmäßige Fahrzeugprüfung würden deutlich mehr Fahrzeuge mit sicherheitsrelevanten Defekten am Straßenverkehr teilnehmen. Besonders kritisch ist die Entwicklung mit zunehmendem Fahrzeugalter: Der Anteil unfallrelevanter Mängel steigt deutlich an, ebenso wie die Zahl erheblicher und gefährlicher Defekte im Fahrzeugbestand.

Die Hauptuntersuchung muss daher kontinuierlich an die technologische Entwicklung der Fahrzeuge angepasst und als zentraler Baustein der Verkehrssicherheit weiter gestärkt werden, da sie ein erhebliches Potenzial zur Verringerung von Straßenverkehrsunfällen mit Getöteten, Schwer- und Leichtverletzten sowie Personenschäden insgesamt bietet.

4. Absolutes Alkoholverbot und Null-Toleranz bei Drogen im Straßenverkehr

Alkohol und Drogen sind keine Randphänomene, sondern zentrale Hochrisikofaktoren für schwere und tödliche Verkehrsunfälle. Alkohol gehört EU-weit zu den drei Hauptursachen tödlicher Verkehrsunfälle. Rund ein Viertel aller Verkehrstoten in Europa stirbt bei alkoholbedingten Unfällen. In Deutschland verzeichnete das Statistische Bundesamt im Jahr 2024 mehr als 35.000 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss, bei denen 198 Menschen getötet und rund 17.800 verletzt wurden.[8] Besonders auf Landstraßen, wo hohe Geschwindigkeiten kaum Fehler verzeihen und schützende Elemente wie getrennte Wege, Auslaufzonen oder bauliche Sicherungen häufig fehlen, endet riskantes Verhalten überproportional häufig lebensgefährlich.[9] Diese Realität bleibt auch in einer stärker automatisierten Mobilität bestehen: Assistenzsysteme können unterstützen, aber sie können Fehlverhalten nicht vollständig kompensieren – und sie schützen (noch) nicht vor bewussten Regelverstößen.

Verkehrssicherheit der Zukunft bedeutet daher früher handeln statt später reagieren: durch Prävention, konsequente Fahreignungsprüfung und wirksame Qualitätsstandards. Der TÜV-Verband setzt sich für eine klare Linie ein: absolutes Alkoholverbot am Steuer sowie Null-Toleranz gegenüber Drogen im Straßenverkehr – ausdrücklich auch im Kontext von Cannabis. Cannabis kann Reaktionsfähigkeit,

[8] TÜV-Verband, Positionspapier "Absolutes Alkoholverbot am Steuer und null Toleranz bei Drogen im Straßenverkehr", Januar 2026.
[9] Statistisches Bundesamt (Destatis), Straßenverkehrsunfälle, Januar bis Mai 2025: Mehr Verkehrstote als im Vorjahreszeitraum (Pressemitteilung Nr. 248 vom 10.07.2025), Wiesbaden 2025, abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/07/PD25_248_46241.html

Aufmerksamkeit und Risikoeinschätzung beeinträchtigen; Fahreignungsanforderungen dürfen hier nicht aufgeweicht werden. Wer unter Alkohol- oder Drogeneinfluss fährt, gefährdet andere massiv und muss frühzeitig identifiziert und wirksam aus dem Verkehr gezogen werden.

Die Null-Toleranz-Strategie gegenüber Alkohol im Straßenverkehr muss für alle Verkehrsteilnehmenden gelten. Auch alkoholisierte Fahrrad- und Pedelec-Fahrende stellen ein erhebliches Risiko dar – für sich selbst und für andere. Derzeit gilt Radfahren erst ab 1,6 Promille als absolut fahruntüchtig und damit strafbar. Doch bereits ab niedrigeren Werten kann bei alkoholbedingten Ausfallerscheinungen eine Straftat vorliegen. Diese Schwelle der absoluten Fahruntüchtigkeit sollte auf 1,1 Promille abgesenkt werden. Darüber hinaus sollte ein eigener Ordnungswidrigkeitstatbestand für alkoholisiertes Radfahren geschaffen werden. Wer Alkohol trinkt, sollte grundsätzlich kein Fahrzeug steuern – unabhängig von Größe, Geschwindigkeit oder Motorisierung. Wenn betrunkenes Radfahren gesellschaftlich als „halb so wild" wahrgenommen wird, verfestigen sich gefährliche Routinen. Ein eigener Ordnungswidrigkeitstatbestand wäre daher ein sinnvoller Schritt, um eine bestehende Schutzlücke zu schließen und ein klares Signal für mehr Verkehrssicherheit zu setzen.

Gleichzeitig muss auch die Fahreignungsprüfung bei Alkoholdelikten beim Führen von Kraftfahrzeugen konsequenter greifen. Genau hier fällt der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) eine Schlüsselrolle zu. Sie ist keine Sanktion, sondern ein zentrales Instrument für mehr Verkehrssicherheit. Nach gravierenden Verstößen dient die MPU dazu, die Fahreignung systematisch zu überprüfen und Risiken nachhaltig zu reduzieren. Die MPU wirkt präventiv, weil sie nach gravierenden Verkehrsverstößen eine systematische Eignungsprüfung und Verhaltensreflexion verlangt und damit verhindert, dass Verkehrsgefährder:innen ohne nachgewiesene Verhaltensänderung wieder am Straßenverkehr teilnehmen. Sie ist wirksamer als ein reiner Entzug der Fahrerlaubnis ohne Eignungsprüfung, der für viele Betroffene lediglich eine zeitliche Unterbrechung ihres riskanten Verhaltens darstellt, ohne eine nachhaltige Verhaltensänderung zu bewirken.

Der TÜV-Verband fordert deshalb die Anordnung einer MPU früher vorzusehen. Konkret sollte die Anordnungsgrenze beim Führen eines Kraftfahrzeuges bei einer Blutalkoholkonzentration von derzeit regelmäßig 1,6 oder mehr (§ 13 Satz 1 Nr. 2 c FeV) auf 1,1 Promille abgesenkt werden. Bereits ab 1,1 Promille gilt ein Kraftfahrzeugführender rechtlich als absolut fahruntüchtig. Es ist daher nur konsequent, auch die Fahreignungsprüfung bereits ab diesem Wert greifen zu lassen statt erst bei hohen Alkoholwerten. Damit würde die Fahreignungsprüfung früher ansetzen und ihre präventive Wirkung stärker entfalten.

Aktuell wird die verkehrssicherheitsrelevante Wirkung und Bedeutung der MPU durch unseriöse Anbieter im Markt der MPU-Vorbereitung, die mit unrealistischen Versprechen, intransparenten Methoden und Verbraucherrisiken arbeiten, in Frage gestellt. Das schadet Betroffenen, untergräbt Vertrauen und schwächt letztlich die Verkehrssicherheitswirkung. Der TÜV-Verband fordert verbindliche Standards für Qualität, Transparenz sowie Seriosität und Verbraucherschutz in der MPU-Vorbereitung, einschließlich

nachvollziehbarer Qualifikationsanforderungen.

5. Sicherheitskultur durch Mobilitätsbildung und lebenslanges Lernen stärken

Verkehrssicherheit erfordert den beständigen Ausbau der Mobilitätskompetenz über alle Altersgruppen hinweg. Lernen darf nicht mit dem Erwerb der Fahrerlaubnis enden. Angesichts eines zunehmend komplexen Straßenverkehrs mit neuen Verkehrsmitteln, digitalen Fahrzeugsystemen und sich wandelnden Regeln müssen Menschen kontinuierlich befähigt werden, Risiken zu erkennen und sicher zu handeln.

Um das Ziel von Null Verkehrstoten zu erreichen, sollte die Mobilitätsbildung von Kindern und Jugendlichen deutlich gestärkt werden. Trotz rückläufiger Zahlen verunglücken weiterhin zu viele junge Menschen im Straßenverkehr. Der TÜV-Verband fordert daher eine langfristige Verankerung altersgerechter Angebote im Lehrplan – von der sicheren Teilnahme als Fußgänger:innen bis zur Nutzung von Fahrrädern und E-Scootern. Auch Eltern müssen eine aktivere Rolle bei der Verkehrserziehung ihrer Kinder übernehmen.

Die Mobilitätserziehung endet in Deutschland häufig nach dem Fahrradführerschein in der Grundschule. Notwendig ist eine systematische und durchgehende Mobilitätsbildung, die Kinder und Jugendliche schrittweise auf die eigenständige Teilnahme am Straßenverkehr und den Erwerb der Fahrerlaubnis vorbereitet. Dass gezielte Ausbildung wirkt, zeigen auch die Ergebnisse der Fahrerlaubnisprüfungen: Unter 18-Jährige schneiden sowohl in der Theorie als auch in der Praxis deutlich besser ab als der Durchschnitt.

Auch für Erwachsene muss Mobilitätskompetenz kontinuierlich weiterentwickelt werden. Der sichere Umgang mit Fahrerassistenzsystemen und digitalen Fahrzeugfunktionen – einschließlich ihrer Grenzen – sollte stärker vermittelt und regelmäßig aufgefrischt werden.

Für ältere Verkehrsteilnehmende setzt der TÜV-Verband auf einen gestuften Ansatz: Zunächst sollten freiwillige Rückmeldefahrten durch Anreize gestärkt werden. Sie ermöglichen eine realistische Einschätzung der eigenen Fahrkompetenz und können gezielt Verhaltensanpassungen anstoßen. Anlasslose verpflichtende Fahreignungstests für alle sind hingegen nicht zielführend. Ab einem Alter von 75 Jahren sollten Rückmeldefahrten jedoch regelmäßig und verpflichtend erfolgen.

Ziel ist eine Sicherheitskultur, die durch lebenslange Mobilitätsbildung systematisch gestärkt wird. Menschen sollen dauerhaft befähigt werden, Risiken realistisch einzuschätzen, Regeln zu verstehen und Verantwortung zu übernehmen – und sich auch in einem sich wandelnden Verkehrssystem sicher zu bewegen.

6. Deregulierung darf nicht auf Kosten der Verkehrssicherheit gehen

Reformen der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung müssen sich konsequent an der Verkehrssicherheit orientieren. Die in Deutschland etablierte Fahranfängervorbereitung – bestehend aus professioneller Fahrausbildung, wissenschaftlich fundierter Fahrerlaubnisprüfung und kontinuierlicher Evaluation – ist das Ergebnis eines über viele Jahre entwickelten Systems, an dem Wissenschaft, Fahrlehrerschaft, Behörden und Technische Prüfstellen gemeinsam gearbeitet haben. Dieses System hat maßgeblich dazu beigetragen, dass das Unfallrisiko von Fahranfänger:innen in den letzten Jahren deutlich gesunken ist.

Reformen mit dem Ziel, den Führerschein kostengünstiger, moderner und effizienter zu gestalten, sind grundsätzlich sinnvoll. Digitalisierung, didaktisch sinnvoll eingesetzte digitale Lernformen oder organisatorische Vereinfachungen können dazu beitragen, Ausbildung und Prüfung weiterzuentwickeln. Deregulierung darf jedoch nicht dazu führen, dass zentrale Elemente der Kompetenzvermittlung oder der Kompetenzbewertung geschwächt werden. Gerade die praktische Fahrerlaubnisprüfung ist entscheidend, um Fahrkompetenzen wie Verkehrsbeobachtung, Gefahrenantizipation, Kommunikation im Straßenverkehr und angemessene Geschwindigkeitswahl zuverlässig zu überprüfen. Eine deutliche Verkürzung der Prüfungsdauer oder eine übermäßige Reduzierung von Prüfungsinhalten würde die Aussagekraft der Prüfung beeinträchtigen und damit ein zentrales Instrument der Verkehrssicherheit schwächen.

Ziel muss daher eine ausgewogene Weiterentwicklung sein: Effizienzgewinne und neue Ausbildungsformen sind möglich, wenn sie das hohe Sicherheitsniveau der Fahranfängervorbereitung erhalten oder verbessern. Verkehrssicherheit darf nicht zum Nebenprodukt einer Kostendebatte werden, sondern muss weiterhin leitendes Prinzip aller Reformen der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung bleiben.

7. Gegen Aggressivität im Straßenverkehr – für mehr Rücksicht und Vorsicht

Aggressives Verhalten im Straßenverkehr ist ein zentrales und strukturell unterschätztes Sicherheitsproblem und muss stärker in den Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit rücken. Drängeln, dichtes Auffahren, erzwungenes Einscheren oder bewusstes Missachten von Regeln erhöhen Konflikte und Unfallrisiken. Der normative Maßstab ist eindeutig: §1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) verpflichtet alle Verkehrsteilnehmenden zu ständiger Vorsicht und gegenseitiger Rücksicht. Dieser Grundsatz bildet das Fundament eines sicheren Miteinanders im Straßenverkehr. Vision Zero bedeutet deshalb auch ein Verkehrsverhalten, in dem Rücksicht und Verantwortungsbewusstsein selbstverständlich sind.

Analysen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)[10] zeigen, dass typische Ausdrucksformen aggressiven Fahrens, wie z. B. überhöhte Geschwindigkeit, Missachtung der Vorfahrt oder riskante Spurwechsel, zu den häufigsten Unfallursachen zählen. Auch eine repräsentative Befragung des TÜV-Verbands im Jahr 2024 zeigte, dass rücksichtslose Autofahrer:innen und Radfahrer:innen die größten Unsicherheitsfaktoren für Menschen im Straßenverkehr sind.[11]

Verkehrspsycholog:innen erklären dieses Verhalten unter anderem mit dem sogenannten Desinhibierungseffekt: Anonymität und Abschirmung im Fahrzeug senken die Hemmschwelle und begünstigen Verhaltensweisen, die im direkten sozialen Kontakt seltener auftreten.[12]

Um Aggressivität im Straßenverkehr wirksam zu begegnen, braucht es daher ein Zusammenspiel aus klaren Regeln, konsequenter Durchsetzung und einer stärkeren Verankerung von Rücksicht und Verantwortungsbewusstsein im Verkehrsraum. Dazu gehört, den Grundsatz des §1 StVO stärker ins öffentliche Bewusstsein zu rücken- etwa durch Verkehrssicherheitskampagnen und Mobilitätsbildung. Der TÜV-Verband fordert in diesem Zusammenhang verpflichtende Fahreignungsseminare für Personen, die wegen Verkehrsverstößen bereits 6 oder 7 Punkte im Fahreignungsregister in Flensburg gesammelt haben. Diese Personen gehören erfahrungsgemäß zu einer Hochrisikogruppe im Straßenverkehr. Sie begehen wiederholt Verkehrsverstöße und gefährden damit sich selbst und andere. Fahreignungsseminare unterstützen mehrfach diese Verkehrsgefährder:innen mit professionellen Methoden dabei, ihr riskantes Fahrverhalten zu ändern und sich künftig regelkonform zu verhalten. Sie sind ein geeignetes Instrument zur Verhaltensänderung und Risikoreduktion bei mehrfach auffällig gewordenen Auto- und Motorradfahrer:innen. Grundsätzlich sollten frühzeitig stärkere Anreize für eine Teilnahme an Fahreignungsseminaren geschaffen werden. Bis zu einem Punktestand von 5 sollte ein Abzug von zwei Punkten gewährt werden statt wie bisher nur von einem Punkt. Bei 6 oder 7 Punkten könnte eine Reduzierung um einen Punkt erfolgen.

Gleichzeitig müssen besonders gefährliche aggressive Verhaltensweisen wie Drängeln oder dichtes Auffahren konsequent sanktioniert werden. Interventionsmaßnahmen für auffällig gewordene Verkehrsteilnehmer:innen sind ein wichtiger Baustein. In besonders gravierenden Fällen aggressiven Fahrverhaltens kann auch eine medizinisch-psychologische Untersuchung ein geeignetes Instrument sein, um die Fahreignung zu überprüfen. Wenn wiederholtes oder besonders gefährliches Verhalten Zweifel an der charakterlichen Eignung zum Führen von Fahrzeugen begründet muss der Staat im Sinne der Verkehrssicherheit konsequent handeln – etwa durch den Entzug der Fahrerlaubnis, verpflichtende Nachschulungen oder die Anordnung weitergehender Eignungsprüfungen. Ausgangspunkt hierfür muss eine ausgebaute polizeiliche Verkehrsüberwachung sein. Auch die Zulassung von Dashcam-Aufnahmen als Beweismittel sollte unter klar definierten datenschutzrechtlichen Bedingungen erwogen werden.

[10] Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Berichte zur Verkehrspsychologie und Unfallforschung, lfd. Jahresbände
[11] TÜV Mobility Studie 2024, TÜV-Verband
[12] Ellison-Potter, P., Bell, P. & Deffenbacher, J. (2001): The effects of trait driving anger, anonymity, and aggressive stimuli on aggressive driving behavior. Journal of Applied Social Psychology

8. B196 -Regelung muss evaluiert und gegebenenfalls nachgeschärft werden

Die Unfallzahlen bei Leichtkrafträdern sind seit Einführung der B196-Regelung gestiegen, insbesondere in der Altersgruppe der 25-bis 57-Jährigen. Auffällig ist, dass ein hoher Anteil der Unfälle sogenannte Fahrunfälle sind, bei denen Fahrer:innen die Kontrolle über ihr Fahrzeug verlieren. Der TÜV-Verband weist darauf hin, dass Leichtkrafträder der Klasse A1 deutlich leistungsstärker und schneller sind als Fahrzeuge, die typischerweise mit einem Pkw-Führerschein zusätzlich geführt werden, und daher besondere fahrpraktische Kompetenzen erfordern. Vor diesem Hintergrund sollte die B196-Regelung grundlegend evaluiert und gegebenenfalls nachgeschärft werden.

9. Mehr polizeiliche Verkehrsüberwachung

Eine Regel ohne Durchsetzung verliert ihre verhaltenssteuernde Wirkung. Das gilt für §1 StVO ebenso wie für jeden anderen Rechtsbereich. Der generalpräventive Effekt polizeilicher Kontrolle ist empirisch gut belegt:[13] Erhöhte Kontrolldichte reduziert Geschwindigkeitsverstöße und Aggressionsdelikte im Straßenverkehr. Der TÜV-Verband empfiehlt daher eine substanzielle Ausweitung der polizeilichen Verkehrsüberwachung.

[13] European Transport Safety Council (ETSC) (2016): Enforcement and Road Safety. Brussels.
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Reihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, lfd. Bergisch Gladbach.

Vision Zero jetzt umsetzen – Sicherheit als Maßstab für die Mobilität von morgen

Die Mobilität verändert sich schneller als je zuvor: Elektrifizierung, Vernetzung, software- und KI-basierte Funktionen und perspektivisch hochautomatisierte Fahranteile prägen den Straßenverkehr der kommenden Jahre. Das eröffnet Chancen, erhöht aber zugleich die Anforderungen an Sicherheit, Transparenz und Verantwortlichkeit. Die Unfallstatistik für 2025 sendet ein Warnsignal: Trotz leicht sinkender Unfallzahlen verharren die Zahlen der Getöteten- und Verletztenzahlen auf hohem Niveau oder steigen sogar -besonders bei ungeschützten Verkehrsteilnehmenden. Vision Zero darf kein verkehrspolitisches Lippenbekenntnis bleiben, sondern muss handlungsleitend werden.

Der TÜV-Verband fordert, Vision Zero – also das Ziel einer Mobilität ohne Verkehrstoten und Schwerverletzte - als verbindliche Leitlinie für alle verkehrspolitischen Entscheidungen gesetzlich zu verankern. Die Umsetzung muss jetzt an den Stellen beschleuniget werden, an denen die größten Risiken entstehen. Also dort, wo unterschiedliche Mobilitätsformen aufeinandertreffen, wo Geschwindigkeit Unfälle tödlich macht, und wo Hochrisikoverhalten wie Alkohol, Drogen und extremes Rasen Leben gefährdet. Verkehrssicherheit entsteht nur dort, wo Mensch, Technik, Infrastruktur und Regeln wirksam zusammenspielen. Entscheidend ist daher, Sicherheit konsequent zur Priorität zu machen – im Verkehrsraum, beim Verhalten, bei der Geschwindigkeit und bei der Einführung neuer Technologien. Vision Zero gibt dafür die Richtung vor: null Verkehrstote, null Schwerverletzte.

Ansprechpartnerin

Fani Zaneta
Referentin Fahrerlaubnis, Fahreignung und Verkehrssicherheit
E-Mail: fani.zaneta@tuev-verband.de
Tel. +49 30 760095 480
www.tuev-verband.de

Als TÜV-Verband e.V. vertreten wir die politischen Interessen der TÜV-Prüforganisationen und fördern den fachlichen Austausch unserer Mitglieder. Wir setzen uns für die technische und digitale Sicherheit sowie die Nachhaltigkeit von Fahrzeugen, Produkten, Anlagen und Dienstleistungen ein. Grundlage dafür sind allgemeingültige Standards, unabhängige Prüfungen und qualifizierte Weiterbildung. Unser Ziel ist es, das hohe Niveau der technischen Sicherheit zu wahren, Vertrauen in die digitale Welt zu schaffen und unsere Lebensgrundlagen zu erhalten. Dafür sind wir im regelmäßigen Austausch mit Politik, Behörden, Medien, Unternehmen und Verbraucher:innen.

Herausgeber
TÜV-Verband e. V.
Friedrichstraße 136
10117 Berlin

Tel.: +49 30 760095-400
Fax: +49 30 760095-401
E-Mail: berlin@tuev-verband.de
www.tuev-verband.de