



Die
Bundesregierung

VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM DER BUNDESREGIERUNG 2021 BIS 2030

0346km



PAKT FÜR
VERKEHRSSICHERHEIT



Inhaltsverzeichnis

Kapitel I – Strategie und Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes	2
Wo stehen wir?	3
Der Blick in die Zukunft – gesellschaftliche Herausforderungen	4
Mehr Verkehrssicherheit gemeinsam erreichen – verbunden mit ehrgeizigen Zielen!	5
Der Bund als zentraler Akteur, Initiator und Koordinator!	8
Startschuss für die neue Dekade!	8
Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit zu Beginn der Dekade	9
Der Bund als zentraler Akteur	9
Der Bund als Initiator	14
Der Bund als Koordinator	15
Kapitel II – Einzelmaßnahmen des Bundes nach Handlungsfeldern	16
Sichere Mobilität – jeder trägt Verantwortung, alle machen mit	17
Zukunftsfähige Vorgaben und Verordnungen	23
Verbesserung des Verkehrsklimas	26
Bestehende und wirksame Maßnahmen fördern, verbessern und flächendeckend umsetzen	30
Zukunftstechnologie, Automatisierung und Digitalisierung	33
Güterverkehr und Logistik	39
Für sicheren Radverkehr	40
Mobilität von Kindern und Jugendlichen	44
Sicherer Fußverkehr und Teilhabe für alle	46
Motorradfahren	50
Lernen im Wandel der Mobilität	51
Unfallfolgen mindern	56
Impressum	59

Das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030 steht in der Nachfolge des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 bis 2020. Es enthält die Maßnahmen des Bundes, mit denen dieser seinen Beitrag zur Umsetzung der gemeinsamen Strategie für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland 2021 bis 2030 von Bund, Ländern und Kommunen leistet.

Wo stehen wir?

Mobilität ist die Grundlage unserer Wirtschaft und Gesellschaft. Sie ist Voraussetzung für funktionierende Märkte und prägt ganz entscheidend Wohlstand und Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger. Mobilität muss nachhaltig, d. h. umwelt-, wirtschafts- und sozialverträglich sein. Vor allem aber muss sie sicher sein. Denn Unfälle im Straßenverkehr bedeuten großes Leid für die Betroffenen selbst, aber auch für ihre Familienmitglieder, Verwandte und Freunde.

Um die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen kontinuierlich zu verbessern, wurden seit den 1970er Jahren regelmäßig Verkehrssicherheitsprogramme erstellt, in denen Ziele und Maßnahmen für die Verkehrssicherheitsarbeit dargestellt wurden. Das vorliegende Programm orientiert sich an der im Koalitionsvertrag 2018 enthaltenen politischen Verpflichtung zur Einführung der „Vision Zero“ als Leitbild der Verkehrssicherheitsarbeit. Die „Vision Zero“ geht davon aus, dass Tote und schwerste Verletzungen infolge des Straßenverkehrs inakzeptabel sind und dass diejenigen, die das Straßenverkehrssystem gestalten und nutzen, sich die Verantwortung für dessen Sicherheit teilen. Der Ansatz der „Vision Zero“ schafft die Basis für einen breiten Konsens in der Gesellschaft, der Verkehrsteilnehmenden und Arbeitenden auf der Straße (z. B. Beschäftigte im Straßenbetriebsdienst), um ein Update der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland für die nächste Dekade zu erreichen.

Hierbei sind Verkehrssicherheitsmaßnahmen über den Blick auf die „Vision Zero“ hinaus auch im Kontext anderer Ziele wie Klima- und Umweltschutz sowie Einhaltung der Grundrechte und des Datenschutzes zu bewerten.

Der bisherige Erfolg in der Verkehrssicherheitsarbeit lässt sich daran ablesen, dass die Anzahl der Verkehrstoten auf dem niedrigsten Stand seit Beginn der Statistik vor mehr als 60 Jahren ist. Die Verkehrssicherheitsarbeit darf sich jedoch auf diesem Erfolg nicht ausruhen. Die erzielten Erfolge gilt es zu bewahren, und neue Potenziale, die sich aus den technologischen und gesellschaftlichen Entwicklungen sowie gesellschaftlicher Akzeptanz für Maßnahmen ergeben, müssen erschlossen werden.

An der positiven Unfallentwicklung partizipieren noch nicht alle Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen: Beispielsweise stagniert die Anzahl der Schwerstverletzten ebenso wie die Unfallentwicklung bei zu Fuß Gehenden und Motorradfahrenden. Zudem steigt derzeit die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Radfahrenden und der älteren Menschen an. Diesen negativen Trend gilt es zu stoppen.

Darüber hinaus ist es erforderlich, die Unfallentwicklung auf Landstraßen, an Bahnübergängen, im Güterverkehr oder bei Kindern und Jugendlichen trotz positiver Entwicklungen ebenfalls im Fokus zu behalten, damit sich der positive Trend nachhaltig fortsetzen kann.

Der Blick in die Zukunft – gesellschaftliche Herausforderungen

Unsere Zukunft wird geprägt von langfristigen gesellschaftlichen Wandlungsprozessen mit beträchtlichen Auswirkungen auf die unterschiedlichsten Bereiche wie Wirtschaft, Politik, Gesellschaft und damit auch auf die Mobilität und den Straßenverkehr.

Die Digitalisierung führt zu weitreichenden Umbrüchen sowohl in der Mobilitätsnachfrage als auch in der Art und Weise, wie Mobilität ermöglicht und realisiert wird. Automatisierung und Vernetzung von Fahrzeugen und Infrastruktur werden die Mobilität nachhaltig prägen. Auch beim Thema Nachhaltigkeit und Klimaschutz wird auf die zunehmende Digitalisierung gesetzt. Für Verkehrsaufklärung und Mobilitätsbildung eröffnet die Digitalisierung neue Möglichkeiten und Chancen.

Die Gesellschaft in Deutschland steht weiterhin vor großen Veränderungen. Im Zuge des demografischen Wandels verändert sich die Bevölkerungsstruktur dahingehend, dass der Anteil der älteren Menschen in den nächsten Jahren stetig zunehmen wird.

Ein Verbesserungspotenzial besteht auch in der Akzeptanz und im Verständnis der Regeln und Maßnahmen bei den Verkehrsteilnehmenden. Diese Entwicklung gilt es im Auge zu behalten, um die Akzeptanz und das Verständnis für Verkehrsicherheitsmaßnahmen in der Gesellschaft nicht nur zu halten, sondern möglichst zu verstärken.

Nicht nur der weiter wachsende Mobilitätsbedarf, sondern auch die zunehmende Vielfalt an Mobilitätsformen kennzeichnet den Wandel der Mobilität. Die Mobilität wird durch zunehmende Urbanität und Vernetzung geprägt. Technische Innovationen und sich wandelnde individuelle Ansprüche der

Menschen werden zum Motor für neue Formen der Mobilität, wie die Nutzung von Elektrobussen, Carsharing-Angeboten oder auch Elektrokleinstfahrzeugen zeigt. Auch werden Güterverkehr und Logistik durch den fortschreitenden Anstieg des Onlinehandels beeinflusst.

Die Förderung des Gehens und Fahrradfahrens wirkt sich dahingehend nicht nur positiv auf die Vorbeugung chronischer Krankheiten aus, sondern ist auch ein wichtiger Schritt zur Gestaltung einer menschengerechten Stadt sowie zur Senkung der CO₂-Emissionen und der Luftschadstoffe. Der Radverkehr erlebt derzeit einen regelrechten Boom.

Mehr Verkehrssicherheit gemeinsam erreichen – verbunden mit ehrgeizigen Zielen!

Die Ausgangslage und der Blick in die Zukunft bringen uns dazu, zur Erreichung ehrgeiziger Ziele einen neuen Ansatz der Verkehrssicherheitsarbeit – insbesondere durch die Erleichterung von intelligenten und effektiven Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit – zu wählen.

Unfälle passieren auf allen Straßen – unabhängig davon, ob Bund, Länder oder Kommunen für diese Straßen zuständig sind. Mit der Abstimmung einer gemeinsamen Strategie für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland 2021 bis 2030 ist es gelungen, unter dem Leitbild „Sichere Mobilität – jeder trägt Verantwortung, alle machen mit“ Bund, Länder und Kommunen als Akteure zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für ein gemeinsames Handeln zu gewinnen und somit einen „Pakt für Verkehrssicherheit“ ins Leben zu rufen. Insgesamt zwölf Handlungsfelder setzen Schwerpunkte und zeigen Verbesserungspotenziale für die Verkehrssicherheitsarbeit auf.

Gemeinsam hat man sich darauf verständigt, die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland bis 2030 um 40% zu reduzieren und die Zahl der Schwerverletzten signifikant senken zu wollen. Die Strategie wurde in der Verkehrsministerkonferenz am 14./15. Oktober 2020 von Bund und Ländern beschlossen. Auch die kommunalen Spitzenverbände haben sich der Strategie mit dem Beschluss im Bündnis für moderne Mobilität vom 18. November 2020 angeschlossen (abrufbar unter dem Link im Impressum).

Das nationale Verkehrssicherheitsprogramm der nächsten Dekade ist eingebettet in die internationalen und europäischen Aktivitäten und knüpft an die UN-Resolution „Improving global road safety“, die Erklärung von Valletta zur Straßenverkehrssicherheit und den Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030 – nächste Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote“ der Europäischen Union an.

Verkehrssicherheit ist selbstverständlich eine staatliche Aufgabe, aber nicht allein. Sie erfordert auch das Engagement von Verbänden und Unternehmen sowie aller Verkehrsteilnehmenden, also der ganzen Gesellschaft. Der Bund setzt daher auf das gemeinsame Ziel und wirbt für gemeinsame Anstrengungen.





Der Bund als zentraler Akteur, Initiator und Koordinator!

Der Bund wird bei seinen Maßnahmen in Abhängigkeit seiner Zuständigkeit in der Rolle als zentraler Akteur, Initiator und Koordinator auftreten. Dabei werden der Austausch zwischen Bund, Ländern und Kommunen deutlich intensiviert und Verbände, Arbeitgeber, Vereine sowie andere interessierte Akteure stärker in die gemeinsame Verantwortung für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit eingebunden. Nicht zuletzt kommt aber auch den Verkehrsteilnehmenden eine wichtige Rolle zu, als verantwortlich Handelnde und als Adressaten der Maßnahmen. Auch Polizei oder Rettungskräfte bleiben unverzichtbare zentrale Partner für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit.

Der Handlungsbedarf ergibt sich aus dem Unfallgeschehen, der gesellschaftlichen Relevanz und den zukünftigen Herausforderungen der Mobilität. Verkehrssicherheitsarbeit ist dabei aber nicht nur retrospektiv zu beurteilen, sondern wird insbesondere auch in einer erfolgreichen Präventionsarbeit sichtbar. Bestenfalls begegnet man zukünftigen Gefahren, bevor sie sich in den Unfallzahlen niederschlagen. Auch darf zum Beispiel der Trend zum Radfahren nicht daran scheitern, dass sich die potenziellen Radfahrenden im Verkehrsraum unsicher fühlen.



Entwicklungen und Maßnahmen in der Verkehrssicherheit werden kontinuierlich evaluiert, bewertet und veröffentlicht. Es geht darum, aktuell zu reagieren und Maßnahmen anzupassen, aber gleichzeitig auch Beschlossenes nachhaltig umzusetzen. Dies führt im kommenden Jahrzehnt zu dynamischeren Prozessen, als dies in der Vergangenheit der Fall war.

Startschuss für die neue Dekade!

Unsere Welt wird zusehends schneller. Die technologischen Entwicklungen sowie der digitale Wandel und die damit verbundenen Verhaltensanpassungen sind hoch dynamisch. Zudem hat die Coronapandemie gezeigt, wie schnell sich alles verändern kann.

Die Bundesregierung will die nächste Dekade der Verkehrssicherheit dadurch aktiv gestalten, dass es alle zwei Jahre einen kritischen Rückblick auf den bisherigen Erfolg und einen Ausblick auf neue Maßnahmen gibt. Dazu soll alle zwei Jahre eine Nationale Verkehrssicherheitskonferenz stattfinden.

So sollen im Jahr 2023 auf der Nationalen Verkehrssicherheitskonferenz möglichst weitere Maßnahmen aufgezeigt werden, die sich im Rahmen der gemeinsamen Strategie ergeben. Der Bund setzt zahlreiche Maßnahmen bereits seit vielen Jahren erfolgreich um und passt diese fortlaufend an. Die große Bandbreite der Einzelmaßnahmen ist in Kapitel II dokumentiert. Diese sind den zwölf Handlungsfeldern zugeordnet, die in der gemeinsamen Strategie vereinbart wurden.

Für das lernende und lebendige Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030 stehen zunächst die nachfolgenden Maßnahmen im Vordergrund. Hierbei sind die neuen Ansätze des Bundes zur Verkehrssicherheitsarbeit sowie die Maßnahmen beschrieben, welche zu Beginn der Dekade eine wesentliche Bedeutung haben.

Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit zu Beginn der Dekade

DER BUND ALS ZENTRALER AKTEUR

Potenziale des automatisierten, autonomen und vernetzten Fahrens zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aktiv nutzen

Der Prozess der Einführung und Weiterentwicklung neuer Fahrzeugtechnologien wird weiter vorangetrieben. Auch die **Vernetzung von Fahrzeugen untereinander und Fahrzeugen mit der Infrastruktur** ist ein wichtiger Baustein. Es werden Rahmenbedingungen weiterentwickelt, damit automatisierte, autonome und vernetzte Fahrzeuge sicher im Straßenverkehr eingesetzt werden können. Die Stärkung der Forschung und Erprobung, insbesondere im Hinblick auf vertrauenswürdige Elektronik und Software-Algorithmen im Fahrzeug sowie Informationsvernetzung und die Analyse von sicherheitsrelevanten Aspekten des Mischverkehrs auf Autobahnen und urbanen Straßen als Basis für Maßnahmenentwicklungen, ist dabei zentral.

Neben der Fahrzeugtechnik ist auch die Infrastruktur einschließlich der warnrelevanten Zustände wie z. B. Arbeitsstellen und Unfälle sowie Prozesse innerhalb des Verkehrswesens mit Relevanz für die Verkehrssicherheit zu digitalisieren. Hierbei ist auch die weitere **Umsetzung intelligenter, kooperativer und vernetzter Verkehrssysteme** eine wichtige Verkehrssicherheitsmaßnahme. Dabei ist eine verstärkte Nutzung von vorhandenen Verkehrsmanagementmaßnahmen (z. B. Streckenbeeinflussungsanlagen zur Anordnung variabler Verkehrsregelungen, Stauwarnungen oder Überholverbote in Abhängigkeit von der Verkehrssituation) von hoher Bedeutung.

Marktdurchdringung und Akzeptanz von Fahrerassistenzsystemen

Die schnellere Marktdurchdringung existierender Assistenzsysteme fördert höhere Automatisierungsstufen und ist ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Der Bund wird die weitere **Marktdurchdringung** verschiedener **Fahrerassistenzsysteme** in den Fahrzeugflotten von Pkw, Motorrad, Lkw und Bussen unterstützen. Ebenso steht die Überprüfung der Ausweitung bestehender und nachweislich wirksamer Fahrerassistenzsysteme für andere Fahrzeugarten und Konfliktsituationen (z. B. Fahrerassistenzsysteme für Motorräder, Abbiegeassistenzsysteme für Pkw) im Fokus. Beispiele für mögliche Maßnahmen sind die Unterstützung der Forschung und Erprobung, die zielführende Weiterentwicklung der technischen Vorschriften, die Initiative im Verbraucherschutz (European New Car Assessment Programme, Euro NCAP) sowie eine Förderung der Ausrüstung mit Fahrerassistenzsystemen. Dies bildet gleichzeitig die Voraussetzung für die Einführung von Anreizsystemen zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen durch Dritte (z. B. Versicherungsunternehmen). Die Förderung von Fahrzeugen der Elektromobilität und anderer alternativer Antriebe soll auch an den Einbau integrierter Fahrerassistenz- und Fahrzeugsicherheitssysteme gekoppelt werden. Außerdem werden Fahrerassistenzsysteme verstärkt in der Fahrschul Ausbildung und Prüfung eingesetzt. Die **Akzeptanzerhöhung** und die korrekte Anwendung der Bedienfähigkeit neuer Assistenz- und Informationssysteme werden mit begleitenden Kampagnen unterstützt.

Verbesserung der Straßeninfrastruktur – im Bestand und Neubau

Der Bund möchte die Verkehrssicherheitsarbeit in Umfang und Qualität auf ein neues Level heben. Dafür bedarf es eines regelmäßigen und interdisziplinären Austauschs über die konsequente Anwendung bekannter Verfahren und Maßnahmen im Straßenverkehr. Ein integraler Bestandteil sind die **Implementierung und konsequente Anwendung aller Verfahren des Sicherheitsmanagements** der Straßeninfrastruktur gemäß der **Infrastruktursicherheits-Management-Richtlinie (2008/69/EG und 2019/1936)**. Damit wird der Bund mit der Bundesverwaltung der Bundesautobahnen Vorbild für die Umsetzung von Straßenverkehrssicherheitsaspekten. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit stützt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bereits jetzt die entsprechenden Bundesfernstraßentitel mit **ausreichenden Finanzmitteln** aus. Der Bund wird regelmäßig die Ergebnisse der Sicherheitseinstufung des Fernstraßennetzes veröffentlichen.

Einer **Bestandsprüfung des Straßennetzes** kommt im Einklang mit der Beseitigung der Unfallhäufungen, dem Audit in Planung und Bestand, den Verkehrsschauen und der Entwicklung einer risikobasierten netzweiten Sicherheitsbewertung eine besondere Bedeutung zu. Ausgehend von Mindeststandards aus Sicht der Verkehrssicherheit sind typische Defizite im Straßennetz sukzessive und möglichst zeitnah zu beheben.

Die **Bereitstellung innovativer Werkzeuge mit praxisorientierten Handbüchern** für mehr Effizienz beim Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur ist eine weitere Maßnahme des Bundes. Dies umfasst z. B. die Entwicklung und Bereitstellung eines elektronischen „**Verkehrsschautools**“ für die Bestandsüberprüfung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen.

Mit der Bewertung der **Qualitätsstufe Verkehrssicherheit** soll ein neues Verfahren erprobt werden. Ziel ist es, weitere Potenziale der Verkehrssicherheitsarbeit auszuschöpfen. Für die Verfahren des Sicherheitsmanagements der Straßeninfrastruktur sind in Bezug auf den nichtmotorisierten Verkehr (z. B. Fuß- und Radverkehr) geeignete **Hilfsmittel** erforderlich, um gezielt bestehende Defizite in der Praxis identifizieren und beseitigen zu können. Dazu wird der Bund die praxisorientierte Forschung weiter vorantreiben und damit die Grundlagen zur Weiterentwicklung schaffen. Hierbei ist auch die Reduzierung der Komplexität von Verkehrssituationen, mit dem Ziel der besseren Anpassung an die Bedürfnisse älterer und mobilitätseingeschränkter Personen sowie von Kindern zu berücksichtigen. Ebenso ist die Automatisierung der Fahrzeuge im Straßenverkehr im Blick zu behalten.

Verkehrssicherheit im Rahmen der Radverkehrsoffensive

Das BMVI möchte die 2019 begonnene Radverkehrsoffensive fortsetzen. Der Entflechtung der Verkehre kommt dabei eine entscheidende Rolle zu. In diesem Sinne soll auch die Radverkehrsoffensive mit dem Bau von **Radschnellwegen**, dem Sonderprogramm „Stadt und Land“, mit innovativen Modellvorhaben, dem Radnetz Deutschland sowie der Anpassungen der rechtlichen Regelungen fortgesetzt werden. Darüber hinaus strebt der Bund mit der Umsetzung des neuen Nationalen Radverkehrsplans 3.0 weitere Verbesserungen der Rahmenbedingungen für einen sicheren Radverkehr an.

Die Prüfung und Umsetzung von Förderhilfen für Infrastrukturvorhaben mit Unfall- und Sicherheitsnachweisen (z. B. durch ein Sicherheitsaudit) ist ein wichtiger Baustein zur Prioritätserhöhung der Verkehrssicherheitsarbeit.

Zukunftsorientierte Weiterentwicklung der vertieften Unfallerhebung

Nicht nur bei Unfällen mit tödlichem Ausgang fehlen oftmals wissenschaftliche Evidenzen oder sie sind durch einzelne Studien nur punktuell vorhanden. Zudem stoßen die kontinuierlich erhobenen Daten der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik bei komplexeren Fragestellungen immer mehr an ihre Grenzen. Beispiele dafür sind die Themen Ablenkung, Einfluss von Medikamenten oder aggressives Verhalten. Hierfür gilt es effiziente Maßnahmen und Lösungen zu finden, um die erforderlichen Ressourcen einzusetzen. Zudem prüft das BMVI, ob und wie die **Unfalldatenerhebung** – German In-Depth Accident Study (GIDAS) – fit für die Herausforderungen der Zukunft zu machen ist.

Der Bund prüft darüber hinaus die Entwicklung von Methoden, mit denen auch anonymisierte Daten von Unfällen mit automatisierten und vernetzten Fahrzeugen erhoben und detailliert analysiert werden können. Hierdurch könnte es möglich werden, notwendige Informationen zur Unfallursache, zum Unfallhergang und -ablauf sowie zur Verletzungsschwere zu erhalten, zum Beispiel auch im Hinblick auf Effekte des Mischverkehrs mit konventionellen Fahrzeugen. Darüber hinaus sollen über Unfallanalysen bestimmte menschliche Verhaltensweisen vertieft untersucht werden, wie zum Beispiel das Thema Ablenkung.

Der Bund prüft Rahmenbedingungen für eine breitere Verfügbarkeit von Unfalldatenspeichern in Fahrzeugen (Event Data Recorder, EDR) sowie Datenspeichern in höher automatisierten Fahrzeugen (Data Storage System for Automated Driving, DSSAD).

Verkehrssicherheitsprogramm – lernend und lebendig

Der Bund will seine Verkehrssicherheitsarbeit alle zwei Jahre intensiver evaluieren. Dazu wird der bisher schon alle zwei Jahre vorgelegte **Unfallverhütungsbericht** erweitert. Neben dem Überblick über alle Maßnahmen des Bundes wird das **Monitoring** der Verkehrssicherheit und der **Maßnahmen** weiterentwickelt. Hierfür werden **Verkehrssicherheitsindikatoren** implementiert, welche zusätzlich zu den etablierten Unfall- und Unfallopferzahlen eine Änderung des Sicherheitsniveaus im Verkehrssystem messbar machen.





DER BUND ALS INITIATOR

Kulturwandel im Straßenverkehr

Eigenverantwortung, Kompetenz und Rücksichtnahme gilt es im Alltag wieder stärker in den Mittelpunkt zu stellen. Hierfür sind Maßnahmen zu ergreifen, um das Verkehrsklima stetig zu verbessern. Dabei betrifft die gemeinsame Verantwortung für einen sichereren Straßenverkehr Akteure aus allen Bereichen sowie die Verkehrsteilnehmenden selbst. Für die erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen im Sinne der „Vision Zero“ ist das rücksichtsvolle und regelkonforme Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden mit entsprechender Sicherheitsausrüstung ein wichtiger Aspekt. Der Bund wird Maßnahmen ergreifen, die Regelkenntnis, Fahrkompetenz und rücksichtsvolles Verhalten bei der Nutzung aller Verkehrsmittel im Straßenverkehr weiter fördern sowie Ablenkung und Aggressionen verringern. Dieser Kulturwandel ist im Schulterschluss mit möglichst vielen Partnern anzugehen. Dabei sollen besonders die Möglichkeiten des E-Learnings und der sozialen Medien genutzt werden.

Richtiges Verhalten im Straßenverkehr – jetzt und in Zukunft

Das Konzept des **lebenslangen Lernens** gewinnt auch im Straßenverkehr zunehmend an Bedeutung. Zum Beispiel im Zusammenhang mit der Nutzung von neuen Fahrerassistenzsystemen, aber auch mit einer sich kontinuierlich weiterentwickelnden Straßenverkehrs-Ordnung. Der Bund will eine Studie zur Überprüfung des Kenntnisstandes der geltenden Verhaltensregeln in allen Altersgruppen der Bevölkerung durchführen, um Ansätze zur Verbesserung von Kenntnislücken zu identifizieren. Mit dem Ziel der Erhöhung der Akzeptanz der Verhaltensregeln wird ein Maßnahmenkonzept für das lebenslange Lernen entwickelt. Hierbei sind die Besonderheiten der verschiedenen Verkehrsmittel und die Kenntnis von Konfliktsituationen ein integraler Bestandteil.

E-Learning-Konzepte sowie die Nutzung neuer Medien finden Eingang in die Verkehrssicherheitsarbeit. Der Bund möchte neue Methoden bei der Ansprache von Zielgruppen zu Verkehrssicherheitsthemen erforschen, bei entsprechend nachgewiesener Wirksamkeit selbst umsetzen und deren Umsetzung bei den Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit fördern.

Aus- und Weiterbildungsoffensive

Zur Vermittlung von Wissen zur verkehrssicheren Gestaltung und Planung der Infrastruktur sowie der Verkehrslenkung wird der Bund in Zusammenarbeit mit den Ländern und Kommunen die Aus- und Fortbildung des Fachpersonals bei Planung und Betrieb von Straßen sowie den Beteiligten des Sicherheitsmanagements der Straßeninfrastruktur unterstützen. Verkehrssicherheitsinhalte werden verständlicher aufbereitet und der Nutzen dargelegt; die Kommunikation wird auf den verschiedenen Ebenen zielgruppengerecht angepasst.

Der Bund will im Rahmen einer Qualitätsoffensive die Verbreitung von Forschungsergebnissen zur Straßenverkehrssicherheit deutlich verbessern. Dies kann das Schnittstellenproblem beim **Wissens-transfer** von der Wissenschaft zu den Praxisanwendern reduzieren. Der Bund beabsichtigt geeignete **Plattformen** zur Unterstützung der Gebietskörperschaften mit Darstellung von Forschungsergebnissen, „Best Practice“-Maßnahmen und Erkenntnissen zur effektiven Organisation und Umsetzung von Maßnahmen weiterzuentwickeln und zu betreiben.

Die Chancen der Digitalisierung sollen im Bereich der Aus- und Fortbildung intensiv genutzt werden.

DER BUND ALS KOORDINATOR

Gemeinsame Strategie und Selbstverpflichtungen

Das BMVI hat zusammen mit Akteuren im Bereich der Verkehrssicherheit eine **gemeinsame Strategie** mit einem gemeinsamen Ziel und zwölf Handlungsfeldern abgestimmt. Das BMVI hat sich verpflichtet, diesen Prozess dauerhaft zu begleiten. Alle zwei Jahre soll auf einer **Nationalen Verkehrssicherheitskonferenz** mit allen Beteiligten ein Austausch über Erfolge, neue Ansätze und „Best Practice“ erfolgen.

Der Bund wird sich intensiv dafür einsetzen, dass sich viele Akteure mit eigenen Maßnahmen und **Selbstverpflichtungen** zum Gesamtziel der gemeinsamen Strategie bekennen, um so den „Pakt für Verkehrssicherheit“ im Laufe der nächsten Dekade immer mehr zu festigen. Im Rahmen der ersten nationalen Verkehrssicherheitskonferenz wird die Darstellung der beteiligten Akteure ein Schwerpunkt sein. Der Austausch zwischen Bund, Ländern und Kommunen wird in der gemeinsamen Arbeitsgruppe „Verkehrssicherheit“ fortgesetzt. Dies und die gemeinsamen Eckpunkte für eine Verkehrssicherheitsarbeit von Bund und Ländern wurden in der Verkehrsministerkonferenz am 14./15. Oktober 2020 beschlossen (abrufbar unter dem Link im Impressum).

Fußverkehrsstrategie

Das BMVI entwickelt unter Einbindung der Länder und weiterer Expertinnen und Experten im Rahmen einer Dialogveranstaltung eine Fußverkehrsstrategie. Ein Schwerpunkt der Fußverkehrsstrategie wird u. a. die Verbesserung der Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden sein.

Schwerstverletzte im Straßenverkehr

Das BMVI wird den Prozess für die Erfassung von Unfalldaten von Schwerstverletzten neu anstoßen. Ziel ist ein gemeinsames Vorgehen von Bund und Ländern, um der „Vision Zero“ gerecht zu werden, die nicht nur die Reduktion der Zahl von Getöteten anstrebt, sondern auch von Schwerstverletzten. Dies ist jedoch ohne eine verbesserte Erhebung nicht möglich, da bis heute nicht klar ist, welche Arten von Unfällen zu den schwersten Verletzungen führen, und damit die Grundlagen für zielgenaue Maßnahmen fehlen. Die bestehende Erhebung der Schwerstverletzten im Rahmen der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik bildet diese schwersten Verletzungen nicht in ausreichendem Maße ab.



KAPITEL II – EINZELMASSNAHMEN DES BUNDES NACH HANDLUNGSFELDERN

In Kapitel I wurden die neuen Ansätze des Bundes zur Verkehrssicherheitsarbeit sowie die Maßnahmen beschrieben, welche zu Beginn der Dekade im Vordergrund stehen. Der Bund setzt zahlreiche Maßnahmen bereits seit vielen Jahren erfolgreich um und passt diese fortlaufend an. Über die große Bandbreite von über hundert laufenden und geplanten Maßnahmen des Bundes wird nun in Kapitel II ein Überblick gegeben. Diese sind den zwölf Handlungsfeldern zugeordnet, auf welche sich Bund, Länder und Kommunen in der gemeinsamen Strategie geeinigt haben. Hierbei übernimmt der Bund aktiv die Rolle als zentraler Akteur, Initiator und Koordinator und damit die Verantwortung für konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel und unter Beachtung föderaler Finanzierungszuständigkeiten. Um die Maßnahmen vollständig und zusammenfassend in den einzelnen Handlungsfeldern darzustellen, werden die im ersten Kapitel aufgeführten Schwerpunkte hier nochmals aufgeführt.



Sichere Mobilität – jeder trägt Verantwortung, alle machen mit

Ein Kernaspekt des „Vision Zero“-Ansatzes stellt die geteilte Verantwortung für einen sicheren Straßenverkehr zwischen den Verkehrsteilnehmenden, der Verwaltung, dem Gesetzgeber, der Politik auf Bundes-, Länder- sowie Kommunalebene und den privaten Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit dar. Verkehrssicherheitsarbeit als Querschnittsaufgabe erfordert dabei ein Zusammenwirken aller Akteure. Der Bund sieht sich hier neben seiner Rolle als zentraler Akteur auch als Initiator und Koordinator.

- Das BMVI hat zusammen mit Akteuren im Bereich der Verkehrssicherheit eine **gemeinsame Strategie** mit einem gemeinsamen Ziel und zwölf Handlungsfeldern abgestimmt. Der Bund hat sich verpflichtet, diesen Prozess dauerhaft zu begleiten. Alle zwei Jahre will die Bundesregierung auf einer **Nationalen Verkehrssicherheitskonferenz** mit allen Beteiligten über Erfolge, neue Ansätze und „Best Practice“ im Austausch bleiben
- Der Bund wird sich intensiv dafür einsetzen, dass sich viele Akteure mit eigenen Maßnahmen und **Selbstverpflichtungen** zum Gesamtziel der gemeinsamen Strategie bekennen, um so den „Pakt für Verkehrssicherheit“ im Laufe der

nächsten Dekade immer mehr zu festigen. Im Rahmen der ersten nationalen Verkehrssicherheitskonferenz wird die Darstellung der beteiligten Akteure ein Schwerpunkt sein. Der **Austausch** zwischen Bund, Ländern und Kommunen wird in der gemeinsamen Arbeitsgruppe „**Verkehrssicherheit**“ fortgesetzt.

- Der Bund will seine Verkehrssicherheitsarbeit alle zwei Jahre intensiver evaluieren. Dazu wird der **Unfallverhütungsbericht** erweitert. Neben dem Überblick über alle Maßnahmen des Bundes wird das **Monitoring** der Verkehrssicherheit und der **Maßnahmen** weiterentwickelt. Hierfür werden **Verkehrssicherheitsindikatoren** implementiert, welche zusätzlich zu den etablierten Unfall- und Unfallopferzahlen eine Änderung des Sicherheitsniveaus im Verkehrssystem messbar machen.
- Der Bund möchte die Verkehrssicherheitsarbeit in Umfang und Qualität auf ein neues Level heben. Dafür bedarf es eines regelmäßigen und interdisziplinären Austauschs über die konsequente Anwendung bekannter Verfahren und Maßnahmen im Straßenverkehr. Ein integraler Bestandteil sind die **Implementierung und konsequente Anwendung aller Verfahren des Sicherheitsmanagements** der Straßeninfrastruktur gemäß der Infrastruktursicherheits-Manager-



ment-Richtlinie (2008/69/EG und 2019/1936). Damit wird der Bund mit der Bundesverwaltung der Bundesautobahnen Vorbild für die Umsetzung von Straßenverkehrssicherheitsaspekten. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit stützt das BMVI bereits jetzt die entsprechenden **Bundesfernstraßentitel** mit ausreichenden Finanzmitteln aus. Der Bund wird regelmäßig die Ergebnisse der Sicherheitseinstufung des Fernstraßennetzes veröffentlichen. Zudem wird der Bund in diesem Zusammenhang dem **Leitbild der „Vision Zero“ bei der Ausgestaltung des straßenverkehrsrechtlichen Rahmens Rechnung tragen**.

- Für die zielgerichtete Verwendung von **Förderhilfen** (z. B. Sonderprogramm „Stadt und Land“, Radschnellwege) wird im Sinne der Verbesserung der Verkehrssicherheit eine Verknüpfung mit der verpflichtenden Durchführung von Unfall- und Sicherheitsnachweisen (Nachweis eines Nutzens für die Verkehrssicherheit z. B. durch ein Sicherheitsaudit bei Infrastrukturmaßnahmen) angestrebt. Der Bund prüft solche Ansätze bei von ihm finanzierten Maßnahmen. Insgesamt ist dies ein wichtiger Baustein zur Prioritätserhöhung der Verkehrssicherheit.

– Im Jahr 2019 wurde von Bund, Ländern und kommunalen Spitzenverbänden das **Bündnis für moderne Mobilität** gegründet. Es adressiert die Themen der Mobilität vor Ort und ist eine Schnittstelle zwischen den Beteiligten für ein abgestimmtes Handeln und einen kontinuierlichen Erfahrungsaustausch. Im Fokus stehen dabei insbesondere die Themen der Aufteilung des Straßenraums, der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, die Gestaltung von Parkraum beispielsweise für Lieferverkehre, das Bewohnerparken und der Parkraumbewirtschaftung, aber auch der Ausbau des ÖPNV sowie Digitalisierung und Vernetzung. Das Bündnis bildet auch eine Plattform, um gemeinsame Verkehrssicherheitsarbeit im Sinne der „Vision Zero“ fortzuführen.

– Der Bund initiiert, koordiniert und fördert mit Strategien wie z. B. dem Nationalen Radverkehrsplan, mit Förderprogrammen wie z. B. der Förderrichtlinie Städtische Logistik oder anderen Aktionen wie zum Abbiegeassistenten für Lkw und Busse die übergreifende Verkehrssicherheitsarbeit aller Akteure in Deutschland. Dabei werden ambitionierte Ziele für die Verkehrssicherheitsarbeit gesteckt, die Verkehrssicherheit als Querschnittsthema bei verschiedenen Aspekten der Mobilität etabliert oder Anstöße für die Weiterentwicklung sicherheitsrelevanter Verfahren und Technologien gegeben.

– Verkehrssicherheitsarbeit wird durch den Bund in den **europäischen und internationalen Gremien und Verbänden** abgestimmt und vorangebracht. Durch die Mitarbeit an Resolutionen im Zweijahresrhythmus bei der UN werden die Interessen Deutschlands im Sinne der Verkehrssicherheit vertreten und ein reger Know-how-Austausch mit anderen Staaten gepflegt (z. B. Moskauer Deklaration). Übergreifend agiert die „High Level Group on Road Safety“ bei der Europäischen Kommission. Die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) regelt Anforderungen für Fahrzeuge und Straßenausstattung. Das Euro-

pean New Car Assessment Programme (Euro NCAP) erstellt zusätzlich aus Verbrauchersicht relevante Prüfzenarien und Regelungen zur Fahrzeugtechnik. In der Conference of European Directors of Roads (CEDR) tauscht sich der Bund mit anderen europäischen Staaten über Weiterentwicklungen im Bereich der Straßeninfrastruktur aus und fördert diese. Die European Commission for Road Safety in the Armed Forces (ECRAF) dient dem Austausch von Ideen, Initiativen und Kampagnen für die Straßenverkehrssicherheit zwischen den Streitkräften. Auf **nationaler Ebene** erfolgt ebenfalls ein reger Austausch, ob zur Überarbeitung von Regelwerken mit der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) oder im Rahmen der verschiedenen Veranstaltungen der Vereinigungen der Straßen- und Verkehrsingenieure e. V. (VSVI). Das BMVI möchte in diesem Rahmen zukünftig die Kommunikation und Schulung von Regelwerksinhalten verbessern und intensivieren.

– Für die Verkehrssicherheitsarbeit **bei allen Verantwortlichen** und der relevanten **Entscheidungs-träger** sind zielgruppenspezifische Kommunikationswerkzeuge (z. B. kompakt aufbereitete Informationsmaterialien) inklusive der Beschreibung des Nutzens und der Wirksamkeit von Maßnahmen und Verfahren der Verkehrssicherheitsarbeit relevant. Der Bund wird Ansätze entwickeln, welche zukünftig noch stärker relevante Fachthemen an die Entscheider transportieren. Das können z. B. Factsheets, aber auch Seminare sein. Gleichzeitig werden durch nachgeordnete Behörden des Bundes anhand von Vorträgen aktuelle Erkenntnisse aus der Forschung oder zur Einführung neuer Regelwerke kommuniziert.

– Der Bund organisiert oder unterstützt verschiedene Formen des **persönlichen Fachaustauschs** für die Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit. Das sind u. a. das „Symposium Verkehrssicherheit von Straßen“ mit Fokus auf den Sicherheitsauditoren, das „Symposium Straßenausstattung“ u. a. zu Fahrzeug-Rückhaltesystemen sowie die VSVI-Seminare.

– Neben dem persönlichen Austausch sind auch Plattformen für **verkehrssicherheitsrelevante Informationen** – egal ob Unfalldaten, Verkehrsinformationen, Mobilitätsdaten, Daten aus Fahrzeugen, Werkzeuge oder „Best Practice“-Maßnahmen – eine wichtige Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit. Der Bund wird – soweit sich dies als erforderlich erweisen sollte – Rahmenbedingungen (u. a. Verordnung über die Bereitstellung sicherheitsrelevanter Verkehrsinformationen, VO BSVI) anpassen. Plattformen (u. a. Mobilitäts Daten Marktplatz, MDM) werden auf ihren Weiterentwicklungsbedarf hin geprüft. Der MDM ist ein zentrales Onlineportal, das Verkehrsdaten bereitstellt. Durch den vereinfachten Datenaustausch mit Dritten sowie den Zugang für private Dienstleistungsanbieter eröffnen sich neue Möglichkeiten im Bereich des Verkehrsmanagements und Serviceangebote. U. a. können sicherheitsrelevante Informationen, wie z. B. Gefahrenstellen, Staus etc. einfach und unkompliziert zwischen allen Beteiligten ausgetauscht werden. Es wird geprüft, den MDM durch eine neue Mobilitätsdatenplattform abzulösen, die auch die Funktionen des Open-Data-Portals mCLOUD inkludiert. Die flächendeckende und freie Verfügbarkeit sowie die Gewährleistung einheitlicher Qualitätsstandards für die Bereitstellung von Verkehrsinformationen sind zentral. Der Bund ist Mitglied in einer Data Task Force auf europäischer Ebene, deren Aufgabe die Umsetzung der delegierten Verordnung (EU) 886/2013 mit dem Ziel der Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen in die Praxis ist.

– Mit dem Unfallatlas der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder ist ein inzwischen fast bundesweit verfügbares und für jeden Bürger bedienbares Instrument zur Visualisierung der Unfallorte entstanden. Dieses stützt die gesellschaftliche Kommunikation vor Ort (<https://unfallatlas.statistikportal.de>).







Der Bund wird die Grundlagendaten in Form von Erhebungen zur Mobilität aktualisieren, damit in Kombination mit Unfalldaten differenzierte und besser vergleichbare Unfallkennwerte, z. B. nach Verkehrsmitteln, entwickelt werden können.

- Der Bund initiiert und fördert **Forschungsvorhaben** zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) setzt bspw. jährlich mehr als 5 Millionen Euro in den Forschungsprogrammen Straßenverkehrssicherheit (SiFo) und Straßenverkehr um. Zielgerichtet werden innovative Maßnahmen, ausgehend von Sicherheitsdefiziten, entwickelt und die Wirksamkeit von Maßnahmen evaluiert. Das SiFo wird auf Grundlage der Handlungsfelder aus der gemeinsamen Strategie neu strukturiert. Das SiFo konzentriert sich ab 2021 auf Forschungsaktivitäten zum sicheren Radfahren in einem gemeinsam genutzten Straßenraum und damit auf Interaktionen insbesondere zwischen Rad-, Kfz- und Fußverkehr auf innerörtlichen Straßen. Auch andere Forschungsprogramme, wie das Forschungsprogramm Stadtverkehr (FoPS), adressieren Projekte, die der Verkehrssicherheit zugutekommen. Die bedeutendsten aktuellen Forschungsergebnisse aus der Ressortforschung werden im Forschungs-Informationssystem (FIS) zur Verfügung gestellt. Mit der Innovationsinitiative mFUND (Modernitätsfonds) werden Forschungs- und Entwicklungsprojekte rund um digitale datenbasierte Anwendungen für die Mobilität 4.0 gefördert. Neben der finanziellen Förderung unterstützt der mFUND mit verschiedenen Veranstaltungsformaten wie Start-up-Pitches oder Hackathons die Vernetzung zwischen Akteuren aus Politik, Wirtschaft und Forschung sowie den Zugang zum Open-Data-Portal mCLOUD. Die Innovationen und Ergebnisse aus den mFund-Projekten werden auf der Wissens- und Vernetzungsplattform Emmett (<https://emmett.io>) gesammelt, dokumentiert und multimedial aufbereitet. In Zukunft werden die Forschungsprojekte der Verkehrssicherheit noch stärker an den Bedürfnissen der Praxis ausgerichtet.

- Der Bund möchte stärker von Erkenntnissen anderer Ressorts profitieren. Er wird Ansätze für den **Transfer von Maßnahmen aus dem Bereich Arbeitssicherheit** für den Einsatz in der Verkehrssicherheitsarbeit prüfen. Dafür ist ein Workshop zum Thema „**Modernes Mobilitätsmanagement – Verkehrssicherheit in Organisationen**“ geplant. Dort werden anhand der beiden Schwerpunkte Arbeits- und Betriebswege neue Ansätze diskutiert, wie Arbeitgeber das Thema Verkehrssicherheit stärker innerhalb der Betriebe integrieren können.
- Auf Landstraßen ereignen sich die meisten Unfälle mit tödlichem Ausgang. Deshalb wird das Thema „Landstraßensicherheit“ auch in der Förderung von Präventionsmaßnahmen durch das BMVI weiterhin einen Schwerpunkt einnehmen. Ziel ist die Reduktion von Verkehrsunfällen durch Ansprache und Sensibilisierung für die dort spezifischen Unfallrisiken.
- Das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) unterstützt die Verkehrssicherheitsarbeit ziviler Institutionen durch aktive Werbung und finanzielle Unterstützung seines teilnehmenden Personals. Darüber hinaus werden die individuellen Fähigkeiten der Kraftfahrer der Bundeswehr durch Integration der zivilen Verkehrssicherheitsprogramme in die Fahrausbildung unter Berücksichtigung der besonderen Fahrzeugeigenschaften militärischer Fahrzeuge gefördert.



Zukunftsfähige Vorgaben und Verordnungen

Eine sichere Mobilität von morgen soll in einen zukunftsfähigen Rahmen mit entsprechenden Vorgaben und Verordnungen integriert werden. **Moderne Verhaltensregeln beziehen alle Mobilitätsformen mit ein, berücksichtigen ungeschützte Verkehrsteilnehmende in besonderem Maße und behandeln die Verkehrssicherheit prioritär.** Der Bund setzt sich dafür ein, dass Vorgaben zur Gestaltung der Infrastruktur und Sicherheitsausrüstung von Straßen, Fahrzeugen und Nutzern verständlicher, einfacher zugänglich sowie konkreter in Bezug auf „Best Practice“-Beispiele entwickelt werden.

- Mit der Bewertung der **Qualitätsstufe Verkehrssicherheit** einer Straße soll die Verkehrssicherheitsarbeit auf ein neues Level gehoben werden. Dazu soll ein neues technisches Regelwerk erprobt werden.
- **Regelwerke im Straßen- und Verkehrswesen** tragen bei konsequenter Anwendung zur Sicherheit bei und werden regelmäßig auf Basis neuer Erkenntnisse aktualisiert. Der Bund fördert deren Weiterentwicklung durch Forschungsprojekte und wendet die Regelwerke

konsequent auf den Bereich der Fernstraßen an. Der Bund setzt sich für regelmäßige und zeitnahe Anpassungen der Regelwerke ein, um den aktuellen Stand der Technik abzubilden. Derzeit erfolgt die Aktualisierung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sowie für Fußverkehrsanlagen (EFA). Zusätzlich steht die Überarbeitung der Regelwerke für Lichtsignalanlagen (RiLSA), die Außerortsstraßen (RAL) sowie der Autobahnen (RAA) an. Auch die existierenden Sicherheitsmanagementverfahren und die zugehörigen Verfahrensbeschreibungen in den Regelwerken werden regelmäßig an z. B. neue Rahmenbedingungen der EU angepasst. Parallel werden neue Kommunikationsformen durch den Bund gefördert, wie z. B. Onlineregelwerke (Umsetzung erfolgt derzeit für den Leitfadens des Arbeitsstellenmanagements).

- Der Bund prüft verschiedene Möglichkeiten, um rechtliche Rahmenbedingungen für die **Bereitstellung sicherheitsrelevanter Daten** zu schaffen. Hierzu gehört auch die Verordnung über die Bereitstellung sicherheitsrelevanter Verkehrsinformationen (VO BSVI), welche neue Regelungen zum Verkehrswarndienst, eine Klarstellung der Bereitstellungspflichten für sicherheitsrelevante Daten über den nationalen Zugangspunkt (derzeit der MDM) enthalten soll. Die nationale Stelle prüft stichprobenhaft die Einhaltung der delegierten Verordnung (EU) 886/2013 zur Bereitstellung sicherheitsrelevanter Verkehrsinformationen (der über den MDM bereitgestellten Daten). Rechtliche Grundlage bilden die europäische Richtlinie zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme (2010/40/EU) und das Intelligente Verkehrssystemgesetz (IVSG).
- Die **Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)** und die zugehörige Verwaltungsvorschrift werden kontinuierlich an die Bedürfnisse und Veränderungen der Mobilität und die sich daraus ergebenden neuen Anforderungen beispielsweise im Hinblick auf verkehrsrechtliche

Anordnungen angepasst. Sie bilden den rechtlichen Rahmen für das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden und die Gestaltung der Infrastruktur. Bereits mit der erfolgten StVO-Novelle im April 2020 wurde insbesondere der Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs Rechnung getragen. Zu den Verbesserungen zählen unter anderem: die Einführung eines Halteverbots auf Schutzstreifen für den Radverkehr, die Anordnung von Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t innerorts, die Einführung des Grünpfeils für Radfahrende und die Einführung eines Mindestabstandes beim Überholen Radfahrender. Diese neuen Regelungen sind auch Gegenstand der Überarbeitung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO. Auch zukünftig werden in Abstimmung mit den Ländern und Kommunen Regelungen zum Verhalten der Verkehrsteilnehmenden weiterentwickelt. Darüber hinaus will der Bund auch weiterhin seinen Beitrag leisten, um adäquate Sanktionshöhen bei Verwarnungen und Bußgeldern zu ermöglichen.

- Weiterhin werden parallel zu den Änderungen von Verhaltensregeln der Straßenverkehrs-Ordnung Maßnahmen durch den Bund initiiert, konzipiert und auch selbst durchgeführt, welche diese Regeln erläutern, das Bewusstsein für deren Wichtigkeit stärken und die Folgen bei Nichteinhaltung verdeutlichen (siehe hierzu vor allem das Handlungsfeld Lernen im Wandel der Mobilität). Ein wesentlicher Fokus liegt dabei auf **neuen Verhaltensregeln**. Auch die Aktionen der beteiligten Verbände in der Verkehrssicherheitsarbeit werden noch stärker als bisher auf die Vermittlung neuer Verhaltensregeln hin optimiert.
- Im Rahmen eines interdisziplinär angesetzten **Forschungsvorhabens** der BASt werden Unfallursachen und Verhaltensweisen von **Elektrokleinstfahrzeugen** untersucht. Unfälle, das Nutzerverhalten, Nutzermerkmale sowie deren Sicherheitsausrüstung, aber auch Fragen zu Infrastruktur, Fahrzeugtechnik und Verkehrsrecht werden dabei behandelt. Basierend auf

den Ergebnissen der wissenschaftlichen Begleitung wird die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, Zielsetzung und Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit überprüft.

- Um in Zukunft weiterhin Kampagnen zu stärken, die Verhaltensregeln im Straßenverkehr vermitteln, werden Grundlagenforschungen u. a. zur **Rolle von Medikamenten** im Straßenverkehr (u. a. Cannabis als Medikament) sowie zu den **Dunkelfeldern bei der Erfassung von Drogen delikten** im Straßenverkehr unterstützt.
- Der Bund setzt sich weiterhin für die Weiterentwicklung sicherer und leistungsfähiger Fahrzeug-Rückhaltesysteme ein, dabei werden zukünftige Entwicklungen entsprechend berücksichtigt. Die **europäische Norm für Fahrzeug-Rückhaltesysteme** soll dabei weiter konkretisiert und in ihren Anforderungen gestärkt werden.
- Der Bund engagiert sich auf **internationaler Ebene** über die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) für die Aktualisierung der Regelungen vor allem in Bezug auf die **aktive und passive Fahrzeugsicherheit**. Deutschland ist in zahlreichen Arbeitsgruppen aktiv und leitet einige dieser zentralen Arbeitsgruppen. Anhand von aktuellen Forschungsergebnissen werden regelmäßig Regelungsentwürfe eingebracht. Aktuell ist dabei u. a. die Verbesserung der Prüfvorschriften für den fahrzeugseitigen Schutz von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden in der Diskussion. Insgesamt wird die Automatisierung weite Bereiche der „klassischen“ Fahrzeugtechnik (u. a. lichttechnische Einrichtungen, Signalisierung, passive Sicherheit) betreffen. Der Prozess dieses Wandels wird durch den Bund entsprechend begleitet und über Regelungen mitgestaltet. Ziel ist es, durch die Weiterentwicklung der technischen Anforderungen an Fahrerassistenzsystemen und automatisierten Fahrfunktionen die Leistungsfähigkeit dieser Funktionen stetig zu erhöhen.



- Fahrzeugtechnische Regelungen, z. B. zum automatisierten oder autonomen Fahren, werden – ebenfalls durch den Bund – in technische und rechtliche nationale Vorschriften überführt. Dabei stehen folgende Aufgaben an: Zuerst sind die vorhandenen Fahrerassistenzsysteme über Vorgaben noch stärker flächendeckend in den Markt zu bringen, dann gilt es, Rahmenbedingungen für Pilotvorhaben zu schaffen, und zuletzt sind die Anforderungen vor allem für das automatisierte, autonome und vernetzte Fahren fortzuschreiben.



- Der Bund prüft eine Aktualisierung der Regelungen über die **Fahreignung** bei Einnahme von Alkohol, Drogen und/oder Arzneimitteln in der Fahrerlaubnis-Verordnung und der diese konkretisierenden Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung. Künftig soll die reale Gefährdung des Straßenverkehrs durch die Einnahme dieser psychoaktiven Substanzen im Vordergrund stehen. Eine hierzu eingerichtete Experten-Gruppe bei der BASt befasst sich mit dieser Frage.
- Auch die übrigen Kapitel der **Begutachtungsleitlinien** werden laufend durch eigens hierzu eingerichtete Expertengruppen und unter Beteiligung der einschlägigen Fachkreise fortgeschrieben, so etwa die Themen „Bewegungsbehinderungen“ und „psychische Störungen“. Eine eigens eingerichtete Arbeitsgruppe von Bund und Ländern hat zudem das Ziel, Fragenkataloge zu erarbeiten, die die Fahrerlaubnisbehörden bei der Anwendung der fahreignungsrechtlichen Regelungen einschließlich der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung in der Praxis unterstützen sollen.



Verbesserung des Verkehrsklimas

Für ein effizientes und sicheres Verkehrssystem braucht es die verantwortungs- und rücksichtsvolle Teilnahme aller. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund eines zunehmend komplexeren Verkehrsgeschehens mit neuen Mobilitätsformen und einem zunehmenden Automatisierungsgrad von Fahrzeugen gewinnen diese Aspekte weiter an Bedeutung. Der Bund will die Potenziale ausschöpfen, die sich durch ein rücksichtsvolleres und verkehrssicheres Miteinander ergeben, und sich mit zielgruppengerechten Anspracheformen hierfür einsetzen. Auch sollte die Infrastruktur so gestaltet sein, dass Konflikte im Straßenverkehr gar nicht erst entstehen.

- **Kulturwandel** im Straßenverkehr: Eigenverantwortung, Kompetenz und Rücksichtnahme gilt es im Alltag wieder stärker in den Mittelpunkt zu stellen. Hierfür sind Maßnahmen zu ergreifen, um das Verkehrsklima stetig zu verbessern. Dabei betrifft die gemeinsame Verantwortung für einen sichereren Straßenverkehr Akteure aus allen Bereichen sowie die Verkehrsteilnehmenden selbst. Für die erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen im Sinne der „Vision Zero“ ist das rücksichtsvolle und regelkonforme Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden mit entsprechender Sicherheitsausrüstung ein wichtiger Aspekt.



Der Bund wird Maßnahmen ergreifen, die Regelkenntnis, Fahrkompetenz und rücksichtsvolles Verhalten bei der Nutzung aller Verkehrsmittel im Straßenverkehr weiter fördern sowie Ablenkung und Aggressionen verringern. Dieser Kulturwandel ist im Schulterschluss mit möglichst vielen Partnern anzugehen. Dabei werden besonders die Möglichkeiten des E-Learnings und der sozialen Medien genutzt.

- Das **Thema Ablenkung** wird in **Forschungsvorhaben** des Bundes dahingehend untersucht, wie häufig es überhaupt zu ablenkenden Tätigkeiten kommt, welche Auswirkungen diese auf das Verkehrsverhalten und vor allem die Einschränkung der Aufmerksamkeit haben, welche Sicherheitsfolgen sie nach sich ziehen und welche Maßnahmen getroffen werden können. Aktuelle Forschungsthemen fokussieren ablenkende Tätigkeiten von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.
- Mit zahlreichen und sehr unterschiedlichen Kampagnen wird auf die Gefahren bei der **Nutzung von mobilen Endgeräten** zur Kommunikation hingewiesen. Dabei spielen Themen wie verschiedene Arten der Ablenkung, Auswirkung von Ablenkung auf bspw. verlängerte Bremswege, Fahrsimulatoren zur Visualisierung der Auswirkungen von Ablenkung oder die Verdeutlichung der schweren Unfallfolgen bei Nutzung von bspw. Smartphones am Lenkrad eine Rolle. Der Bund unterstützt die Vielfalt dieser Aufklärungsansätze.
- Der Bund setzt sich für eine **Reduzierung von Aggression** im Straßenverkehr ein und fördert die Entwicklung von Maßnahmenansätzen. Ein Ansatz besteht darin, das Frustrationsniveau von Fahrzeugführenden frühzeitig und über technische Sensorik zu erkennen, um darauf aufbauend mit Interaktionsstrategien auf den Fahrenden einwirken zu können. Im Projekt „Real-Time frustration recognition for an adaptive In-Car system (F-RELACS)“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF)



wird, basierend auf physiologischen Daten, Video- und Blickbewegungsdaten sowie Kontextinformationen, der aktuelle Frustrationsgrad des Fahrenden in Echtzeit bestimmt. Der Bund prüft diese und weitere Forschungsergebnisse, um darauf aufbauend Maßnahmenansätze zu entwickeln und deren Umsetzung zu unterstützen.





Bestehende und wirksame Maßnahmen fördern, verbessern und flächendeckend umsetzen

Trotz großer Fortschritte in der Verkehrssicherheitsarbeit und den daraus resultierenden Veränderungen in der Struktur und Charakteristik des Unfallgeschehens bleibt eine Vielzahl von Schwerpunkten mit Verbesserungspotenzial bestehen. Auch wenn die Entwicklung neuer Ansätze wichtig ist, existieren insbesondere im Bereich der Infrastruktursicherheit bereits viele wirksame Maßnahmen, welche weiter angewendet und im besten Fall in ihrer Umsetzung noch intensiviert werden müssen.

– Einer **Bestandsprüfung des Straßennetzes** kommt im Einklang mit der Beseitigung der Unfallhäufungen, dem Audit in Planung und Bestand, den Verkehrsschauen und der Entwicklung einer risikobasierten netzweiten Sicherheitsbewertung eine besondere Bedeutung zu. Ausgehend von Mindeststandards aus Sicht der Verkehrssicherheit sind typische Defizite im Straßennetz sukzessive und möglichst zeitnah zu beheben.

– Die **Bereitstellung innovativer Werkzeuge mit praxisorientierten Handbüchern** für mehr Effizienz beim Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur ist eine weitere Maßnahme des Bundes. Dies umfasst z. B. die Entwicklung und Bereitstellung eines elektronischen „**Verkehrsschautools**“ für die Bestandsüberprüfung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen.

– Für die Verfahren des Sicherheitsmanagements der Straßeninfrastruktur sind in Bezug auf den nichtmotorisierten Verkehr (z. B. Fuß- und Radverkehr) geeignete **Hilfsmittel** erforderlich, um gezielt bestehende Defizite in der Praxis identifizieren und beseitigen zu können. Dazu wird das BMVI die praxisorientierte Forschung schnell vorantreiben und damit die Grundlagen zur Weiterentwicklung schaffen. Hierbei ist auch die Reduzierung der Komplexität von Verkehrssituationen, mit dem Ziel der besseren Anpassung an die Bedürfnisse älterer und mobilitätseingeschränkter Personen sowie von Kindern, zu berücksichtigen. Ebenso ist die Automatisierung der Fahrzeuge im Straßenverkehr im Blick zu behalten.

– Um Gefahren rechtzeitig zu erkennen und Unfallrisiken zu reduzieren, wurde in einer Machbarkeitsstudie „Früherkennung von Gefahrenstellen im Straßenverkehr (FeGis)“ eine Methodik entwickelt, die im Jahr 2018 als App und als Webseite (www. Gefahrenstellen.de) zunächst regional gestartet wurde. Nutzerinnen und Nutzer können hier Gefahrenmeldungen und Gefahrenstellen melden. Durch den Abgleich mit Unfallhäufungsstellen oder zur Identifizierung neuer Gefahrenstellen kann ein Verbesserungspotenzial realisiert werden. Über das 2019 gestartete Projekt „FeGis+“ werden sowohl amtliche Unfalldaten als auch Meldungen der Nutzerinnen und Nutzer datenschutzkonform aufbereitet und als Smart Data zur Verfügung gestellt. Der Bund setzt sich für eine breite Nutzung der verfügbaren Daten ein.

– Die verschiedenen vom Bund finanzierten **Programme** (u. a. „Abbiegeassistenzsysteme“ und „Nachrüstprogramm für Fahrzeug-Rückhaltesysteme im Bestand auf Bundesfernstraßen“) stellen sicher, dass durch unfall- und risikobasierte Identifizierung die Umsetzung nachweislich wirksamer Verkehrssicherheitsmaßnahmen dort erfolgt, wo sie den größten Nutzen erbringen.

– Die **sachgerechte, konsequente und zügige Anwendung der Regelwerke** in der Praxis ist von hoher Relevanz für die Verkehrssicherheit. Der Bund gibt neue Regelwerke bekannt und setzt diese konsequent in seiner Zuständigkeit um. Trotz eines vielfältigen Bestands an Regelwerken und Leitfäden für die Akteure des Verkehrswesens kommen die Inhalte nicht immer in der gewünschten Form in der Praxis an. Der Bund wird daher weitere Kommunikationsmöglichkeiten entwickeln und fördern sowie innovative Ansätze für die Verbreitung von „Best Practice“-Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unterstützen. Zukünftig soll der Fokus bei der Regelwerkserstellung, neben inhaltlichen Fragestellungen, noch mehr auf der Umsetzung der Inhalte liegen. Daneben werden über die bestehenden Plattformen Informationsveranstaltungen und Seminare zu Sicherheitsaspekten in den Regelwerken durchgeführt.

– Das **Sicherheitsmanagement der Straßeninfrastruktur im Rahmen der EU-Richtlinie 2008/96/EG bzw. 2019/1936** dient der Praxis bei der Integration der Verkehrssicherheit in alle Prozesse von der Planung bis zur Erhaltung von Straßen. Mit der Aktualisierung der Rahmenbedingungen für das Sicherheitsmanagement durch die neue EU-Richtlinie 2019/1936 wurden vor allem proaktive Verfahren gestärkt. Der Bund wird dies zeitnah bis Ende 2021 in nationales Recht umsetzen.

– Mit den weitreichenden Anpassungen des Artikels 5 der EU-Richtlinie 2019/1936 zur Änderung des Sicherheitsmanagements der Straßeninfrastruktur soll das bisherige Verfahren zur **Sicherheitsanalyse von Straßennetzen** in ein stärker risikobasiertes bzw. proaktives Verfahren überführt werden. Hierzu läuft derzeit ein entsprechend praxisnahes Forschungsprojekt bei der BAST.

– Das **Sicherheitsaudit von Straßen** in der Planung und im Bestand dient der Qualitätssicherung der Straßengestaltung in Bezug auf eine hohe Infrastruktursicherheit. Die Wirksamkeit des Verfahrens ist nachgewiesen und wird auch im Bestand zunehmend angewendet. Neue und erweiterte Defizitlisten für das Sicherheitsaudit wurden bereits auf der BAST-Homepage zur Verfügung gestellt. Weitere Themen betreffen die wissenschaftliche Untersuchung von Pilotanwendungen des neuen Bestandsaudits, dessen Ausweitung auf bspw. Erhaltungsmaßnahmen, die Verknüpfung von Sicherheitsaudits mit der Vergabe von Fördermitteln, die Unterstützung



- von Aus- und Weiterbildungsveranstaltungen wie das Symposium Verkehrssicherheit von Straßen und die Aktualisierung der Schulungsunterlagen bei der Zertifizierung von Auditoren. Das BMVI beabsichtigt Sicherheitsaudits als Standard für Straßen in seiner Baulast vorzusehen.
- Der Bund wird verstärkt **anlassbezogene und regelmäßige Sicherheitsüberprüfungen** u. a. an Autobahnbaustellen, Anschlussstellen und Rastanlagen durchführen.
- Der **Maßnahmenkatalog für Unfallkommissionen (MaKaU)** wird durch den Bund mit Hilfe der Akteure aus den Ländern und Kommunen weiterentwickelt. Damit steht der Unfallkommission und den Verkehrsplanern ein Werkzeug für eine zielgerichtete Bekämpfung von Unfallhäufungen zur Verfügung. Der Bund unterstützt weiterhin die Qualifizierungs- und Fortbildungseminare für die Unfallkommission für Teilnehmende und Dozentinnen und Dozenten.
- Informationen zu quantifiziertem Nutzen von Maßnahmenansätzen unterstützen die Akteure bei der Auswahl von effektiven und effizienten Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Der Bund koordiniert, finanziert und unterstützt **Forschungsprojekte zu Wirksamkeitsanalysen**. Im Fokus stehen dabei aktuell u. a. die Verbesserung der Radverkehrssicherheit, die Reduzierung der Wildunfälle, ziel- und altersgruppengerechte Aufklärungskampagnen, Fahrerassistenzsysteme, dynamische Verkehrsbeeinflussungsanlagen oder fahreignungsfördernde Maßnahmen.
- **Arbeitsstellen** sind Netzbereiche mit besonderem Gefährdungspotenzial, was eine sichere Ausstattung dieser Bereiche bedingt. Die bestehenden Regelungen wurden unter Berücksichtigung der Arbeitssicherheit weiterentwickelt und mündeten in der „Handlungshilfe für das Zusammenwirken von ASR A5.2 und RSA bei der Planung von Straßenbaustellen im Grenzbe- reich zum Straßenverkehr“. Im „Leitfaden zum

Arbeitsstellenmanagement auf Bundesauto- bahnen“ werden bundeseinheitliche Vorgaben und Regelungen für ein wirksames Arbeits- stellenmanagement getroffen. Der Bund bereitet den Weg für zahlreiche Neuerungen vor, wie z. B. intelligente Baken für die vernetzte Ausstat- tung sowie als Piloten für kooperative Systeme. Weiterhin werden Verkehrsinformationen zu Baustellen im Fernstraßennetz online bereitge- stellt und die Umsetzung des bestehenden Regelwerks unterstützt.

- **Wildunfälle** haben allein aufgrund ihrer enor- men Anzahl eine relevante volkswirtschaftliche Auswirkung, auch wenn sie häufig nur mit einem Sachschaden enden, sind auch Tote und Verletzte zu beklagen. Der Bund beabsichtigt eine umfassende Strategie, mit der dem Thema Wildunfälle zukünftig zielgerichteter begegnet werden kann (u. a. durch Wirksamkeitsanalyse für die Vielzahl von Maßnahmenansätzen, Kam- pagnen zur Sensibilisierung für Wildquerungen, die Errichtung von Wildwarnanlagen an geeig- neten Örtlichkeiten). Die BAST hat ein Verfahren für die bessere Identifizierung von Wildunfall- gebieten im Rahmen des Forschungsschwer- punktes Wildunfallprävention der BAST entwi- ckelt, welches derzeit pilothaft angewendet wird. Mit dem Bundesprogramm „Wiederver- netzung“ werden zudem weitere Querungs- hilfen für Wildtiere im Bestandsnetz geschaffen.



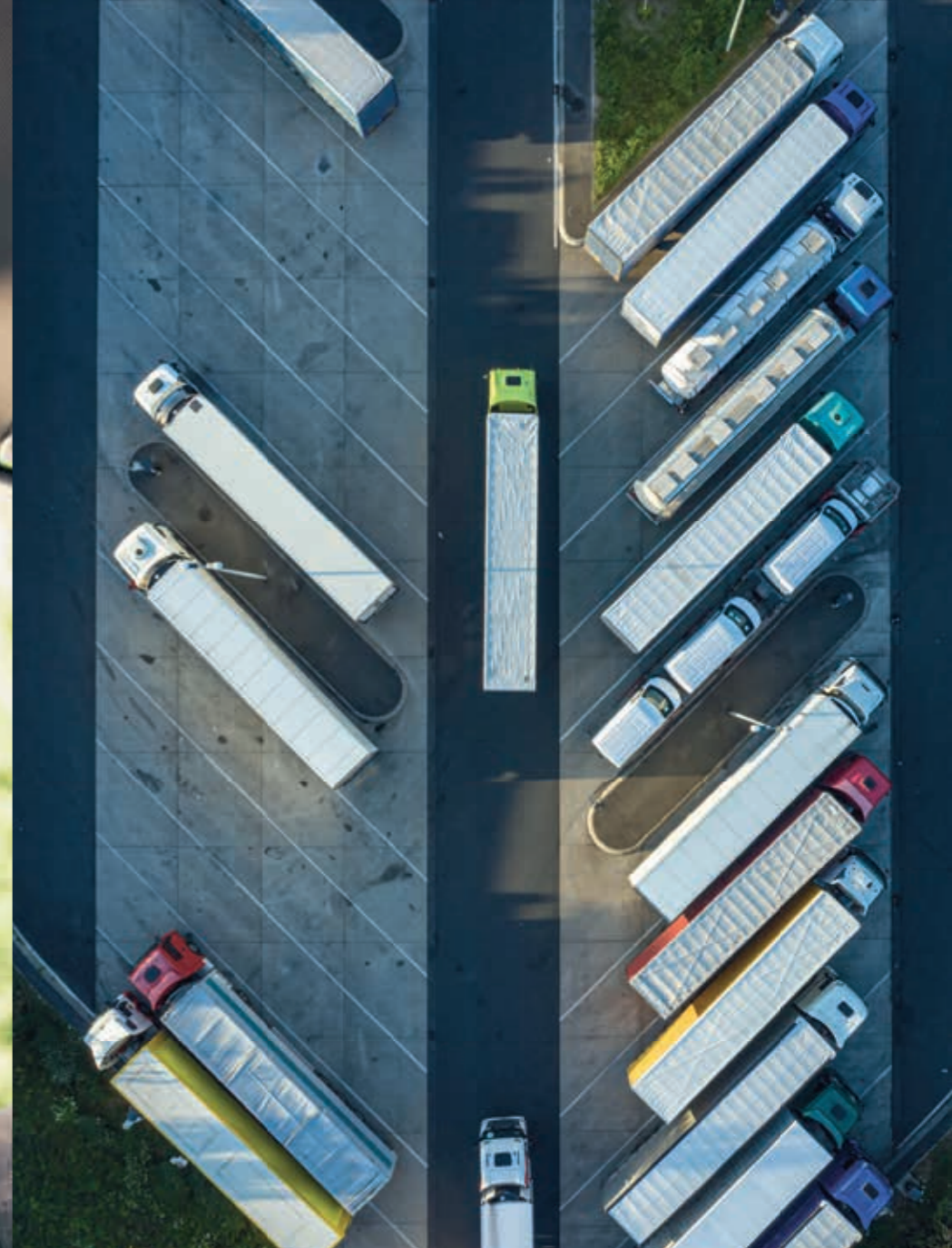
Zukunftstechnologie, Automatisierung und Digitalisierung

Der Bund wird auch zukünftig neue Fahrzeugtech- nologien im Hinblick auf Automatisierung und Digitalisierung über die Definition von Anforderun- gen und Testverfahren vorantreiben. Darüber hin- aus steht die Bereitstellung von Fördermitteln sowie die Initiierung und Begleitung von Pilotvorhaben im Vordergrund. Der Verkehrssicherheitsaspekt spielt bei diesen Überlegungen eine zentrale Rolle, z. B. über eine zielführende Vernetzung der Fahrzeuge mit der Infrastruktur zur Unterstützung und Infor- mation der Verkehrsteilnehmenden.

- Der Bund wird die Potenziale des automatisierten, autonomen und vernetzten Fahrens zur Verbes- serung der Verkehrssicherheit aktiv nutzen. Es ist zu erwarten, dass autonomes Fahren bei Unfall- ursachen, die durch menschliches Fehlverhalten bedingt sind, zu einer Reduzierung der Zahl der Unfallopfer beitragen wird. Mit dem über- greifenden Forschungsrahmen „Aktionsplan Forschung für autonomes Fahren“ verfolgen BMBF, BMWi und BMVI eine Koordinierung ihrer Forschungsförderung von den technolo- gischen Grundlagen bis zur Erprobung auf Testfeldern entlang folgender Leitlinien:

mehr Sicherheit; Effizienz und Nachhaltigkeit; Barrierefreiheit und Bedarfsgerechtigkeit sowie Technologieführerschaft Deutschlands. Auch die Vernetzung von Fahrzeugen untereinander und Fahrzeugen mit der Infrastruktur ist ein wichtiger Baustein. Es werden Rahmenbedingun- gen geschaffen, damit automatisierte, autonome und vernetzte Fahrzeuge sicher im Straßenver- kehr eingesetzt werden können. Die Stärkung der Forschung und Erprobung, insbesondere im Hinblick auf Informationsvernetzung und die Analyse von sicherheitsrelevanten Aspekten des Mischverkehrs auf Autobahnen und urba- nen Straßen als Basis für Maßnahmenentwick- lungen sind dabei zentral.

- Neben der Fahrzeugtechnik sind auch die Infra- struktur einschließlich der warnrelevanten Zustände, wie z. B. Arbeitsstellen und Unfälle, sowie Prozesse innerhalb des Verkehrswesens mit Relevanz für die Verkehrssicherheit zu digitali- sieren. Hierbei ist auch die weitere Umsetzung intelligenter, kooperativer und vernetzter Verkehrssysteme eine wichtige Verkehrssicher- heitsmaßnahme. Dabei ist eine verstärkte Nutzung von vorhandenen Verkehrsmanage- mentmaßnahmen (z. B. Streckenbeeinflus- sungsanlagen zur Anordnung variabler Verkehrs- regelungen, Stauwarnungen oder Überhol- verbote in Abhängigkeit von der Verkehrssitua- tion) von hoher Bedeutung.
- **Zukunftsorientierte Weiterentwicklung der ver- tieferten Unfallrecherche:** Zunehmende Automati- sierung, Vernetzung des Verkehrs sowie neue Mobilitäts- und Antriebsformen, aber auch ge- sellschaftliche Veränderungen prägen den Verkehr von morgen. Vor diesem Hintergrund gilt es, die Unfalldatenerhebung fit für die Herausforderungen der Zukunft zu machen. Das BMVI will hierfür Methoden entwickeln, mit denen auch Daten von Unfällen mit automati- sierten und vernetzten Fahrzeugen erhoben und detailliert analysiert werden können. Hier- durch wird es möglich, notwendige Informati- onen zur Unfallursache, zum Unfallhergang und



- ablauf sowie zur Verletzungsschwere zu erhalten, zum Beispiel auch im Hinblick auf Effekte des Mischverkehrs mit konventionellen Fahrzeugen. Darüber hinaus sollen über Unfallanalysen bestimmte menschliche Verhaltensweisen vertieft untersucht werden, wie zum Beispiel das Thema Ablenkung.
- Der Bund wird prüfen, ob Rahmenbedingungen für eine breitere Verfügbarkeit von Unfalldatenspeichern in Fahrzeugen (Event Data Recorder, EDR) sowie von Datenspeichern in höher automatisierten Fahrzeugen (Data Storage System for Automated Driving, DSSAD) zu schaffen sind.
 - Mit dem Aufgreifen der Ergebnisse und Handlungsempfehlungen aus der Umsetzung der „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren – Leitanbieter bleiben, Leitmarkt werden, Regelbetrieb einleiten“ (Strategie AVF) werden entsprechende Potenziale zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auch über 2030 hinaus erschlossen. Das betrifft auch indirekte Maßnahmen wie die Vernetzung der Mobilitätsinfrastruktur durch Ergänzung einer digitalen (informations- und kommunikationstechnischen) Infrastrukturkomponente. Der Bund schafft rechtliche Voraussetzungen, koordiniert ressort- und akteursübergreifend, fördert Forschungsprojekte und setzt Zielmarken.
 - Das BMVI plant u. a. durch die BASt die Forschung zu Verkehrssicherheitsaspekten bei der **Einführung des automatisierten, autonomen und vernetzten Fahrens** zu initiieren, zu koordinieren und zu fördern. Potenzielle Fragestellungen betreffen die Systemanforderungen für ein sicheres und kollisionsfreies Fahren, insbesondere um den Schutz der anderen Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Bewertungsmethoden für die verschiedenen Stufen der automatisierten Fahrfunktionen sollen durch die BASt erarbeitet werden. Ziel ist es, Grundlagen für die Weiterentwicklung der fahrzeugtechnischen sowie rechtlichen Rahmenbedingungen für das automatisierte, autonome und vernetzte Fahren zu schaffen. Aktuelle Aspekte sind dabei u. a. Anforderungen an autonome Busse, Lieferroboter und automatische Lenkfunktionen sowie Umsetzungsstrategien für die Einführung höher automatisierter Fahrfunktionen.
 - Eine Grundlage für die Digitalisierung des Verkehrswesens und die Automatisierung von Fahrzeugen ist die freie Verfügbarkeit von **sicherheitsrelevanten Verkehrsinformationen**. Der Bund arbeitet zusammen mit Fahrzeugherstellern, EU-Mitgliedsstaaten und Dienstleistern im Rahmen einer Data Task Force an der Schaffung eines Ökosystems für den Austausch sicherheitsrelevanter Verkehrsinformationen. Es sollen Rahmenbedingungen für eine grenzüberschreitende und fahrzeugherstellerunabhängige Anwendung fahrzeuggenerierter Daten zur Erzeugung von Verkehrswarntmeldungen geschaffen werden.
 - Bis zur Wirksamkeit von Effekten des **automatisierten und autonomen Fahrens** ist zunächst die **Marktdurchdringung von Fahrerassistenzsystemen** von entscheidender Bedeutung. Die schnellere Marktdurchdringung existierender Assistenzsysteme fördert höhere Automatisierungsstufen und ist ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Der Bund wird die Marktdurchdringung verschiedener Fahrerassistenzsysteme in den Fahrzeugflotten von Pkw, Motorrad, Lkw und Bussen unterstützen. Ebenso steht die Überprüfung der Ausweitung bestehender und nachweislich wirksamer Fahrerassistenzsysteme für andere Fahrzeugarten und Konfliktsituationen (z. B. Fahrerassistenzsysteme für Motorräder, Abbiegeassistenzsysteme für Pkw) im Fokus. Beispiele hierfür sind die Unterstützung der Forschung und Erprobung, die zielführende Weiterentwicklung der technischen Vorschriften, die Initiative im Verbraucherschutz sowie eine Förderung der Ausrüstung mit Fahrerassistenzsystemen. Dies bildet gleichzeitig die Voraussetzung für die Einführung von Anreizsystemen zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen durch Dritte (z. B. Versicherungsunternehmen). Die Förderung von Fahrzeugen der Elektromobilität und anderer alternativer Antriebe soll auch an den Einbau integrierter Fahrerassistenz- und Fahrzeugsicherheitssysteme gekoppelt werden. Der Bund unterstützt Kampagnen wie „Stop the Crash“ (Global NCAP), welche das Bewusstsein für das Unfallvermeidungspotenzial solcher Technologien und damit eine entsprechende Kundennachfrage schaffen.
 - **Aktive und passive Fahrerassistenzsysteme** bieten bis zur vollständigen Nutzung der Potenziale des automatisierten und vernetzten Fahrens noch erhebliche Potenziale für die Verkehrssicherheit. Der Bund initiiert und unterstützt dabei u. a. Forschung zu Wirksamkeitsanalysen von Fahrerassistenzsystemen. Der Bund tauscht sich dabei auch mit der Industrie zu Maßnahmen aus, welche realitätsnahe und detaillierte Verkehrs- und Unfallsituationen sammeln und für die Prognose der Wirksamkeit und Entwicklung neuer Funktionen zur Verfügung stellen. Ergänzend werden Anforderungen weiterentwickelt und konkretisiert, u. a. für Stauende-Situationen, erhöhte Ansprüche an Notbremsfunktionen, z. B. die stärkere Ausrichtung auf zu Fuß Gehende und Radfahrende. Präventiv agierende passive Sicherheitssysteme werden ebenfalls einbezogen. Im Rahmen des Engagements für das European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) arbeiten das BMVI und die BASt an der Erweiterung der **Szenarien für die aktive Fahrzeugsicherheit** mit. Die Themen der nächsten Dekade sind z. B. Unfallszenarien an Kreuzungen, bei Nacht und in Bezug auf Rückwärtsfahrten sowie Gegenverkehrsunfälle.
 - Die Forschung muss dabei die Schnittstelle zur Straße und deren Ausstattung berücksichtigen. Mit der neuen EU-Richtlinie 2019/1936 sollen gemeinsame Mindestspezifikationen und die Verfügbarkeit für eine durch das teilautomatisierte und vernetzte Fahren **lesbare und erkennbare**
- Markierung und Beschilderung** mit anderen EU-Mitgliedstaaten festgelegt werden. Diese Anforderungen sind dann bei Planung, Bau und vor allem der Erhaltung der Straßeninfrastruktur zur Gewährleistung netzweiter Mindestqualitäten entsprechend zu berücksichtigen. Der Bund wird die Forschung dazu koordinieren sowie sich auf EU-Ebene dazu einbringen. Zusätzlich sollen automatisierte Messverfahren für die Prüfung dieser Mindestanforderungen weiterentwickelt werden.
- Das BMBF trägt mit dem Programm „Forschung für die zivile Sicherheit“ ebenfalls zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Im Fokus stehen dabei u. a. die Erhöhung der Sicherheit von Verkehrsinfrastrukturen im Kontext von Automatisierung und Digitalisierung sowie die Nutzung digitaler Verkehrstechnologien im Einsatz, z. B. im Rahmen der Verkehrsbeeinflussung und -lenkung.
 - Der Bund wird die Einführung von **Alkohol-Interlock-Programmen** für den Einsatz bei alkoholauffälligen Kraftfahrzeugführern prüfen. Dies soll in Kombination mit einer verkehrspsychologischen Begleitmaßnahme erfolgen.
 - **Neue Mobilitäts- bzw. Antriebsformen**, hier vor allem die Fahrzeuge mit Elektroantrieb, benötigen teilweise ergänzende Sicherheitssysteme, um von schwächeren Verkehrsteilnehmern wahrgenommen zu werden. Hierbei könnten Sicherheitssysteme ohne dauerhaft auszusendenden Schall zum Einsatz kommen. Der Bund will derartige Systeme prüfen und in ihrer Wirkung bewerten. Der Bund setzt sich für die Fortentwicklung akustischer Fahrzeugwarner (Acoustic Vehicle Alert System, AVAS) ein mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Schallemissionen zu reduzieren.
 - Neben den fahrzeugseitigen Systemen gilt es, auch die **straßenseitigen Systeme** weiter zu digitalisieren. Der Bund beabsichtigt, mit Forschungsvorhaben, Strategien und Rahmenplänen sowie

- Förderprogrammen die Voraussetzungen dafür zu schaffen. Das betrifft u. a. das Erhaltungsmanagement mit neuen Verfahren der automatisierten Zustandserfassung, der verbesserten Koordination von Baustellentätigkeiten sowie der Erhöhung der Dauerhaftigkeit von Fahrbahnoberflächen. Damit sollen Bauzeiten und die Anzahl von Baustellen reduziert werden.
- Zusätzlich und als Grundlage für kooperative intelligente Verkehrssysteme (C-ITS) wird die **Vernetzung der Mobilitätsinfrastruktur** durch Ergänzung einer digitalen (informations- und kommunikationstechnischen) Infrastrukturkomponente durch den Bund gefördert. Hierfür müssen Straßen und Fahrzeuge entsprechend ausgestattet werden. Derzeit werden dazu Anwendungen wie Baustellenwarnung, Warnung vor Straßenbetriebsfahrzeugen und Einsatzfahrzeugen, der Kreuzungsassistent, die Verkehrszeichendarstellung im Fahrzeug („In-Vehicle Signage“) oder die Stauverminderung („Shockwave Damping“) pilothaft getestet und weiterentwickelt. Zukünftig stehen dann die Unterstützung von Verkehrsvorgängen wie das Überholen auf Autobahnen und Landstraßen, Abbiegen auf Landstraßen, Einfädeln an Anschlussstellen, die Längsführung auf Autobahnen oder die kooperativ-strategische Verkehrsverteilung im Netz im Fokus. Parallel wird der Bund sich an der Harmonisierung der Spezifikationen für die grenzüberschreitende Sicherheit durch hybride C-ITS Kommunikationsarchitektur auf europäischer Ebene beteiligen. Andere Aufgaben betreffen die Bereitstellung einer ausreichenden Mobilfunkkapazität (5G, „Network Slicing“) für die sicherheitsrelevante Kommunikation zwischen Infrastruktur und Verkehrsteilnehmern sowie die Etablierung und Weiterentwicklung des Nationalen Zugangspunktes für erweiterte Anwendungsfälle (automatisiertes Fahren, Lichtsignalanlagendaten etc.).
 - Über verschiedene Forschungsvorhaben wird die BASt das Thema **Sicherheit von Straßentunneln** weiterentwickeln. Ziel ist es, die Auswirkungen

- des automatisierten Fahrens und alternativer Fahrzeugantriebe auf die Tunnelsicherheit zu steuern. Es werden Rahmenbedingungen und Anforderungen an Alarm- und Gefahrenabwehrpläne sowie Anpassungen der Tunnellüftungen entwickelt. Tunnel-Simulatoren für Notfallsituationen sind dabei ein weiteres Instrument.
- Das BMVI unterstützt die Evaluierung von lokal zu genehmigenden **Pilotvorhaben zum Einsatz teleoperierter Lieferroboter** im öffentlichen Straßenverkehr. Parallel dazu werden Anforderungen an solche **autonomen Mikrofahrzeuge** im Rahmen von Forschungsprojekten bei der BASt entwickelt.



Güterverkehr und Logistik

Ein funktionierender Warenverkehr bildet das Rückgrat einer arbeitsteiligen Gesellschaft und ist somit auch Voraussetzung für deren Wohlstand. Dem Straßengüterverkehr kommt aufgrund seiner schweren Fahrzeuge eine besondere Rolle im Unfallgeschehen zu. Während absolut gesehen die Fahrzeuginsassen des Straßengüterverkehrs nur einen kleinen Teil der Getöteten und Verletztenzahlen ausmachen, sind vor allem die – häufig ungeschützten – Unfallgegner von schweren Folgen betroffen. Schwerpunkte des Unfallgeschehens sind Auffahrunfälle, Unfälle an Knotenpunkten und Unfälle beim Verlassen der Spur. Hier wird der Bund mit seinen Maßnahmen gegensteuern.

- Zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten ist eine ausreichende Infrastruktur entlang der Verkehrswege notwendig. Die Parkplatzkapazität konnte zuletzt um mehr als 30% erhöht werden. Bei gleichzeitig überproportional gestiegenem Güterverkehrsaufkommen besteht jedoch weiterhin eine Versorgungslücke. Zur Lösung der Lkw-Parkplatzproblematik auf den Bundesautobahnen hat das BMVI ein 5-Punkte-Programm initiiert. Dieses umfasst die Schaffung zusätzlichen Lkw-Parkraums auf den Rastanlagen des Bundes, den

verstärkten Einsatz telematischer Parkverfahren, die Reduzierung des Parksuchverkehrs durch den Einsatz von Parkleitsystemen, die optimierte Ausnutzung des vorhandenen Parkraums und die Prüfung und gegebenenfalls Förderung privater Stellplätze in der Nähe der Autobahnen.

- Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) nimmt vielfältige Aufgaben rund um den Güterverkehr wahr. Ein zentraler Aufgabenschwerpunkt liegt in der Durchführung von **Straßenkontrollen**, mit denen das BAG einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leistet. Festgestellte Verstöße betreffen u. a. die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten oder die Ladungssicherung. Häufiger werden diese Verstöße insbesondere bei ausländischen Güterkraftfahrzeugen festgestellt. Die Kontrolldichte soll deswegen intensiviert werden. Für eine sichere und effizientere Kontrolle werden aktuell automatische Ausleitverfahren pilothaft getestet.
- Die Förderung des **Abbiegeassistenten in Lkw und Bussen** zur Vermeidung der Konflikte beim Rechtsabbiegen mit dem Radverkehr ist ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr. Das BMVI wird auch für andere Fahrzeugarten prüfen, ob sich eine Ausrüstung mit Abbiegeassistenzsystemen positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken kann. Über das De-minimis-Programm („Richtlinie über die Förderung der Sicherheit und Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen“) fördert der Bund neben Abbiegeassistenzsystemen weitere überobligatorische Sicherheitseinrichtungen bei mautpflichtigen Fahrzeugen. Der Haushaltsansatz 2021 betrug 276,9 Mio. Euro. Außerdem ist es ein Anliegen des BMVI, die freiwillige Selbstverpflichtung sowie die finanziellen Fördermöglichkeiten auf andere Fahrerassistenzsysteme auszuweiten; dazu prüft das BMVI die notwendigen Rahmenbedingungen.



- Auf europäischer Ebene beteiligt sich der Bund bei der Konkretisierung und Weiterentwicklung der europaweiten **Anforderungen für Fahrzeug-Rückhaltesysteme** (u. a. hinsichtlich einer verbesserten Berücksichtigung von relevanten Be- ladungsszenarien beim Anprall schwerer Lkw).
- Der Bund spricht sich für ein innovatives **betriebliches Mobilitätsmanagement** aus, wenn es innovative Ansätze zur verbesserten Absiche- rung sowie Verringerung von Arbeits- und Dienst- wegen im Straßenverkehr enthält. Hierzu hat das BMVI den Workshop „Modernes Mobilitäts- management – Verkehrssicherheit in Organisa- tionen“ geplant und wird diesen mit zahlreichen Akteuren (u. a. private und öffentliche Arbeit- geber, Logistikfirmen und -verbände) zeitnah durchführen.
- Das Programm „Forschung für die zivile Sicher- heit“ des BMBF trägt mit Forschungsaktivitäten zur Stärkung der Resilienz nationaler und inter- nationaler Lieferketten zu einem zuverlässigen Lieferverkehr und zur Sicherheit der Logistik bei. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Risikoanalyse hochvernetzter, automatisierter und (teil-) autonomer Infrastrukturen sowie deren Verhal- ten und Schutz in Krisenfällen.



Für sicheren Radverkehr

Es ist erklärtes Ziel des Bundes, den Radverkehr zu stärken und mit zahlreichen Maßnahmen ein Um- steigen auf diese umweltfreundliche Art der Fort- bewegung zu erleichtern. Damit geht auch eine größere Exposition dieses Verkehrsmittels einher. Ziel ist es, mit entsprechenden Verkehrssicher- heitsmaßnahmen eine Entkopplung des Unfallge- schehens von der Entwicklung des Verkehrsauf- kommens mit Fahrrädern zu erreichen.

- Zentral für eine hohe Verkehrssicherheit im Radverkehr ist eine **sichere Straßeninfrastruktur**. Das steigende Radverkehrsaufkommen bedarf des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur. Da- bei spielen Sicherheitsaspekte eine zentrale Rolle, ausgehend von der Netzplanung mit der Schließung von Lücken in Radverkehrsnetzen, über die sichere Gestaltung von Konfliktpun- ten bis hin zu einer verträglichen Querschnitts- aufteilung. Das BMVI möchte daher die 2019 begonnene Radverkehrsoffensive fortsetzen. Der Entflechtung der Verkehre kommt dabei eine entscheidende Rolle zu. In diesem Sinne soll auch die Radverkehrsoffensive mit dem Bau von **Radschnellwegen**, dem Sonderprogramm „Stadt und Land“, mit innovativen Modellvorhaben, dem Radnetz Deutschland sowie der Anpassungen der rechtlichen Regelungen fortgesetzt werden.



Darüber hinaus strebt der Bund mit der Umset- zung des neuen Nationalen Radverkehrsplans 3.0 weitere Verbesserungen der Rahmenbedin- gungen für einen sicheren Radverkehr an. Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Kreuzungspunkten, beim Sicherheitsma- nagement sowie in Bezug auf das lebenslange Lernen sind darin skizziert.

- Die Verfahren des **Sicherheitsmanagements der Straßeninfrastruktur** sollen zukünftig noch stärker die Radverkehrssicherheit berücksichti- gen. Die Defizitlisten für das Sicherheitsaudit von Straßen wurden durch die BAST auch im Hinblick auf die Anforderung des Radverkehrs überarbeitet und stehen online zur Verfügung. Der Maßnahmenkatalog gegen Unfallhäufungen (MaKaU), welcher ebenfalls online die Arbeit der Unfallkommissionen unterstützt, wird hin- sichtlich nachweislich wirksamer Infrastruktur- maßnahmen zur Verbesserung der Radver- kehrssicherheit überarbeitet.
- Der Bund unterstützt die FGSV bei der **Weiter- entwicklung der technischen Regelwerke** u. a. mit der Aktualisierung der Empfehlungen für Rad- verkehrsanlagen (ERA) sowie der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Daneben wurden und werden verschiedene Leitfäden zur Verfügung gestellt, u. a. zur Potenzial- und Nutzen-Kosten-Analyse von Radschnellver- bindungen.
- Kenntnisse über die **Wirksamkeit** von Maßnah- men zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit sind eine zentrale Grundlage für Entschei- dungen in der Praxis. Der Bund wird daher weiter- hin entsprechende Vorhaben initiieren und Forschungsmittel für Evaluationszwecke bereit- stellen. Mit Hilfe wissenschaftlicher Untersu- chungen sollen besonders schwere Unfälle so- wohl von Radfahrenden als auch von Nutzern neuer Mobilitätsformen analysiert werden. Weitere **Forschungen** betreffen Alleinunfälle, bei denen wegen der hohen Dunkelziffer noch wenig über die Unfallursachen bekannt ist.

- Mit der Aktion „Abbiegeassistent“ werden ver- schiedene Maßnahmen verfolgt, um den flächen- deckenden Einbau von **Abbiegeassistenten- systemen in Lkw und Bussen** zu fördern. Neben dem Förderprogramm für Abbiegeassistenten- systeme¹ sind Sicherheitspartnerschaften mit anderen Akteuren zur freiwilligen Selbstver- pflichtung des Kaufs ausgerüsteter Fahrzeuge oder das Nachrüsten in bestehenden Fahrzeu- gen vorgesehen. Letzteres wird das BMVI auch mit eigenen Fahrzeugen und mit Fahrzeugen in den nachgeordneten Behörden durchführen.
- Die Vielzahl von Maßnahmen zur **Ausbildung von Fahrfertigkeiten** mit dem Fahrrad, aber auch der **Mobilitätsbildung** generell werden vom Bund finanziell und durch die Bereitstellung von Inhalten gefördert. Das Erlernen des siche- ren Radfahrens wird durch pädagogische Konzepte unterstützt. Auch die Behandlung sicher- heitsrelevanter Themen im Radverkehr an den weiterführenden Schulen ist zu forcieren. Ein Ansatz zur Gewährleistung einer ange- messenen Sicherheitsausrüstung von Fahrrädern wird in der Umsetzung eines Modellprojektes „Sicheres Fahrrad“ gesehen, das durch den Bund getestet werden soll.
- Durch die Kampagne **VR-Brillen-Augenblick- winkel360°** sollen Radfahrende und mögliche Unfallgegner stärker für bestimmte Konflikt- situationen wie bei „Dooring“-Unfällen und Ab- biegevorgängen sensibilisiert werden. Durch die Nutzung neuer Medien können Konflikte situationsangepasst und realitätsnah verdeut- licht und damit eine höhere Aufmerksamkeit für das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer erzeugt werden. Hier plant das BMVI, Einsatz- möglichkeiten und Akzeptanz von „Virtual Reality“-Anwendungen zu untersuchen. Ent- sprechend unterstützt der Bund die Forschung, Weiterentwicklung und Implementierung der Erkenntnisse in die Verkehrssicherheitsarbeit.

¹ Im Rahmen des Programms zur Förderung der Sicherheit und Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs (De-minimis) werden außerdem Mittel für Kauf, Miete und Leasing von ergänzenden Sicherheitseinrichtungen für Nutzfahrzeuge ab 7,5 t bereitgestellt.





- Die **Aufklärungsmaßnahmen zur Sicherheitsausrüstung** von Fahrrädern und Pedelecs beinhalten u. a. die Absicherung von mitgenommen Kindern, die Beleuchtung zur Erhöhung der Sichtbarkeit, das Tragen eines Fahrradhelms, aber auch das Funktionieren von Brems- und Lenkeinrichtungen. Parallel dazu werden Kommunikationsmaßnahmen für das Fahren mit Licht bei Dunkelheit sowie eine gute Erkennbarkeit von Radfahrenden gefördert. Der Bund will entsprechende Ansätze selbst konzipieren und externe Träger bei der Umsetzung unterstützen.
- Mit den Fördermitteln des Bundes durchgeführte **Zielgruppenprogramme** (z. B. „FahRad ... aber sicher!“) und andere Präventionsmaßnahmen werden sich auch in Zukunft an Radfahrende aller Altersstufen richten und über Unfallrisiken, deren Vermeidung und die sichere Nutzung von Fahrrädern und Pedelecs informieren. Dabei wird neben den Themen Helm und Wahrnehmung durch andere auch das Verhalten im Straßenverkehr eine bedeutende Rolle spielen. Hierdurch sollen auch das gegenseitige Verständnis und bessere Miteinander gefördert werden.



Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Die Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen – als besonders schützenswerte Verkehrsteilnehmende – muss in unserer Gesellschaft ein wichtiges Anliegen sein. In den vergangenen Jahrzehnten konnten große Fortschritte erreicht werden, sodass die Unfallzahlen deutlich gesunken sind. Diesen positiven Trend gilt es zu halten und auszubauen. Neben eigenen Maßnahmen unterstützt der Bund hier die Länder aktiv in ihrem Zuständigkeitsbereich.

- Auch wenn die **Schulwegsicherheit** im Aufgabenbereich der Kommunen und Länder liegt, unterstützt der Bund diese mit der Konzeption von Werkzeugen wie Planungshilfen für Schulweg- und Schulradwegpläne. Das BMVI strebt eine Aktualisierung des Leitfadens „Schulwegpläne leicht gemacht“ an, um u. a. Bestandsaudits sowie neue Ansätze für weiterführende Schulen und dabei auch den Radverkehr zu integrieren. Darüber hinaus werden Ansätze geprüft, das schulische Mobilitätsmanagement noch stärker zu einem Beteiligungsinstrument zu entwickeln. Dabei soll die Straßeninfrastruktur im Schulumfeld unter Berücksichtigung der Belange des



Fuß- und Radverkehrs noch stärker in den Fokus gerückt werden. Ziel ist die Entwicklung eines Gesamtkonzepts im Sinne eines schulischen Mobilitätsplans als Teil des Schulprofils, um die zuständigen Institutionen unterstützen zu können.

- Um die Inhalte flächendeckend vermitteln zu können, bedarf es gut und kontinuierlich ausgebildeter **Multiplikatoren** wie Pädagogen, Kinderärzte und Hebammen, Erzieher, Verkehrslehrende und vor allem die Eltern als zentrale Vorbilder. Der Bund beabsichtigt, auch zukünftig inhaltlich und finanziell die Bereitstellung von Informations- und Übungsmaterialien für Grund- und Aufbauseminare oder weitere Fortbildungsangebote zu unterstützen.
- Die Programme „**Kind und Verkehr**“ (KuV) sowie „**Kinder im Straßenverkehr**“ (KiS) richten sich an Eltern sowie Erzieherinnen und Erzieher in Kindertagesstätten. Durch Verkehrswochen und Aktionstage an den Kitas sowie im Rahmen von Elternabenden werden u. a. die korrekte Kindersicherung, das Tragen von Fahrradhelmen, aber auch Anleitungen zu Bewegungs- und Wahrnehmungsübungen kommuniziert. Die Programme wurden durch die BAST evaluiert und die Umsetzung wird von der BAST unterstützt, sodass diese in den kommenden Jahren den sich stetig ändernden Anforderungen gewachsen sind.
- Der Bund wird auch weiterhin besonders **wirksame Maßnahmen** von privaten und ehrenamtlichen Trägern fördern, um Landes- und Kommunalebene zu unterstützen. Die Bandbreite reicht von spielerischen Ansätzen u. a. zur Verbesserung der Bewegungs- und Fahrfertigkeiten über Aufklärungsmaßnahmen z. B. zum „Toten Winkel“ bis hin zu der Verdeutlichung von Bremswegen.
- Mit dem Kinderunfallatlas zur Dokumentation der regionalen Verteilung von Kinder-Verkehrsunfällen in Deutschland stellt die BAST eine Analysegrundlage nach Landkreisen zur Verfügung,

mit der vor Ort die Schwerpunktsetzung für Verkehrssicherheitsmaßnahmen unterstützt werden kann.

- Das BMVI wird weiterhin mit dem sehr erfolgreichen Magazin „**Käpt'n Blaubär – Die fantastische Verkehrsfibel**“ direkt die Mobilitätserziehung der jüngsten Verkehrsteilnehmer unterstützen. Die Verkehrsfibel vermittelt auf kindgerechte Weise sicheres Verhalten. Durch Rätsel, Geschichten und Malaufgaben werden Kinder motiviert, sich mit der Verkehrssicherheit auseinanderzusetzen. Die Broschüre wird jährlich mit einer Auflage von 4,5 Millionen Exemplaren kostenlos an Kindertagesstätten und Grundschulen versendet. Damit werden 85 % der Zielgruppe erreicht.





Sicherer Fußverkehr und Teilhabe für alle

Gesellschaftliches Ziel ist es, für alle Menschen eine selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen und so lange wie möglich zu erhalten. Das gilt gerade auch für Menschen mit Behinderung. Insbesondere mit Blick auf den demografischen Wandel muss die Sicherheit dieser Form der aktiven Mobilität deutlich verbessert werden. Viele Seniorinnen und Senioren verunglücken als zu Fuß Gehende. Aus diesem Grund, aber auch mit Blick auf den hohen Anteil von Wegen, die in Deutschland zu Fuß zurückgelegt werden, kommt der Fußverkehrssicherheit in allen Altersgruppen eine besondere Bedeutung zu.

- Das BMVI entwickelt unter Einbindung der Länder und weiterer Expertinnen und Experten im Rahmen einer Dialogveranstaltung, die für das 1. Halbjahr 2021 geplant ist, eine Fußverkehrsstrategie. Ein Schwerpunkt der Fußverkehrsstrategie wird u.a. die Verbesserung der Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden sein.
- Das BMVI will weiterhin das Projekt „Verkehrssichere Gestaltung innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen“ zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr in den Städten fördern, dessen Seminare sich u.a. an Kommunal-

verwaltung, Planungsbüros und Verbände richten. Dabei geht es z.B. um gute Sichtbeziehungen oder sichere Überquerungsmöglichkeiten für den Fußverkehr als gesunde und umweltfreundliche Art der Fortbewegung.

- Das BMVI unterstützt die FGSV bei der **Überarbeitung der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)**, u. a. mit der Schaffung von Grundlagen durch Forschungsvorhaben. Geeignete und sichere Querungsanlagen stehen dabei im Mittelpunkt. Der Bund setzt sich für die regelmäßige und anlassbezogene Überprüfung der Infrastruktur unter Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs ein. Hierzu prüft der Bund die Entwicklung von Grundlagen, wie z. B. von digitalen Werkzeugen.
- In der Weiterentwicklung und verstärkten **Marktdurchdringung von Fahrerassistenzsystemen** sowie des automatisierten/autonomen Fahrens liegen erhebliche Potenziale für ältere oder mobilitätseingeschränkte Fahrzeugführende, um ein hohes Maß an Mobilität und Eigenständigkeit bei Gewährleistung einer hohen Sicherheit zu ermöglichen. Bei der Weiterentwicklung der technischen Anforderungen an Fahrzeuge bzw. deren Assistenzsystemen sollten auch diese Belange berücksichtigt werden.
- Die BAST hat ein **modulares Trainingsprogramm** entwickelt und evaluiert, wie die **Fahrkompetenz älterer Autofahrender** verbessert werden kann. Es ist einfach, kostengünstig und wenig zeitintensiv durchzuführen. Es berücksichtigt die persönlichen fahrbezogenen Leistungsdefizite und das individuelle Mobilitätsbedürfnis älterer Autofahrerinnen und Autofahrer. Bestandteile sind spezifische Fahrübungen, Gruppensitzungen zur Auffrischung des Verkehrswissens sowie Beratungen zur Kompensation altersbedingter Einschränkungen. Nachdem die Praxiswirksamkeit der Maßnahmen nachgewiesen wurde, sollen diese unter Einbeziehung von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern, Fahrschulen, verschiedener Strecken und Regionen generalisiert werden.

Der Bund prüft, wie durch entsprechende Rahmenbedingungen eine hohe Akzeptanz bei den Seniorinnen und Senioren sowie den Fahrschulen geschaffen werden kann.

- **Freiwillige fahrpraktische Maßnahmen** für ältere Autofahrende dienen sowohl der Sensibilisierung hinsichtlich der Auswirkungen möglicher Einschränkungen als auch dem kontinuierlichen Training, um potenzielle Einschränkungen abzumildern und herauszuzögern. Ärzte und Ärztinnen müssen hierfür weitergebildet und Materialien bereitgestellt werden. Der Bund setzt sich dafür ein, dass mehr Rückmeldefahrten mit Psychologinnen und Psychologen angeboten werden. Dabei erhalten Personen ab 75 Jahren eine Rückmeldung sowie Hinweise zur Anpassung ihres Fahrstils direkt während der Teilnahme im Straßenverkehr.
- Der Bund plant, auch zukünftig Maßnahmen, die u. a. zur Verbesserung der Sichtbarkeit, Reaktionszeit, Gesundheit, Bedienung neuer Techniken, Kenntnisse neuer Regelungen und Beweglichkeit zur selbstbestimmten und sicheren Mobilität dienen, zu fördern. Die zielgruppenorientierte und praxisnahe Unterstützung für alle Arten der Verkehrsteilnahme soll der Generation 65+ helfen, kritische Situationen im Straßenverkehr zu vermeiden oder besser zu bewältigen.
- Aufbauend auf einem Forschungsprojekt der BAST wurde eine Handreichung mit Curriculum zur Mobilitätsförderung von Erwachsenen mit geistiger Behinderung entwickelt (**MobiLe – Mobilität lernen**). Diese sind in der Praxis der Berufsschulen, Behindertenwerkstätten, Wohnheime und weiterer Akteure gut umsetzbar. Erwachsenen mit geistiger Behinderung wird damit mehr Sicherheit und Teilhabe im Straßenverkehr ermöglicht. Parallel dazu werden digitale Werkzeuge als Unterstützung (u. a. digitale Lotsen) entwickelt.

- Die BAST plant, ein Handbuch zu erstellen, das Einrichtungen bei der Vergabe von Dienstleistungen zur sicheren **Beförderung von rollstuhlgewundenen Personen** in Kraftfahrzeugen unterstützen soll. Bei deren Beförderung sind besondere Rückhaltesysteme zur Sicherung von Rollstühlen und Insassen zu verwenden. Die Anwendung dieser Systeme kann sich je nach Rollstuhltyp und zugrunde liegender Norm unterscheiden. Für eine sichere Anwendung ist es daher wichtig, dass das Fahrpersonal über entsprechende Kenntnisse verfügt. Einrichtungen, die die Beförderung von Menschen im Rollstuhl als Dienstleistung ausschreiben möchten, können somit noch besser in die Lage versetzt werden, die Eignung eines Kfz-Fahrdienstes zu bewerten, um den Auftrag sinnvoll vergeben zu können.







Motorradfahren

Motorradfahrende sind nach den Pkw-Insassen die meisten Getöteten bei Verkehrsunfällen in Deutschland. Sie tragen das mit Abstand höchste verkehrsmittelspezifische Risiko im Straßenverkehr. Der Bund beabsichtigt, in seinem Zuständigkeitsbereich die Umsetzung von Maßnahmen der aktiven und passiven Sicherheit, wie zielgruppenspezifische Präventionsmaßnahmen, voranzutreiben.

- Motorradnutzende tragen bei Unfällen als weitgehend ungeschützte Teilnehmende im Straßenverkehr häufig schwere Verletzungen davon. Das BMVI prüft und erforscht über die BAST den Einsatz bekannter Ansätze für **Assistenzsysteme für den Einsatz in Motorrädern**. Hierzu gehören u. a. Notbremssysteme, kurventaugliches Antiblockiersystem, Stabilisierungsassistent oder Ausweichassistent. Im Rahmen von Grundlagenanalysen werden dazu Fahrtrajektorien und kritische Fahrsituationen vertieft untersucht. Ergänzend werden entsprechende Testszenarien für die Integration moderner Assistenzsysteme im Verbraucherschutzprogramm Euro NCAP entwickelt und für die Umsetzung vorbereitet. Der Bund initiiert und fördert entsprechende Forschung, entwickelt daraus Anforderungen und bringt diese in die entsprechenden internationalen Gremien ein.
- Im Rahmen des Forschungsprojekts Motorcycle Users Safety Enhancement (MUSE) haben europäische Verkehrsforschungsinstitute, darunter die BAST, relevante Unfallszenarien von Pkw und Motorrädern identifiziert. Daraus können zukünftig Testverfahren zur Schärfung moderner Pkw-Assistenzsysteme zum Schutz von Motorradfahrenden entwickelt werden. Ab 2022 ist geplant, dass die Testverfahren Teil von Euro NCAP werden. Insbesondere wurde im Projekt ein Motorrad-Zielobjekt für zukünftige Tests von Pkw-Notbremssystemen entwickelt und validiert.
- Die Sicherheit von Motorradfahrenden hängt im Falle eines Sturzes auch von den im Seitenraum vorhandenen **Fahrzeug-Rückhaltesystemen** ab. Um diese motorradfreundlich zu gestalten, wird die Entwicklung von ganzheitlichen Prüfkriterien und Anforderungen an Rückhaltesysteme sowie die Erarbeitung von Kriterien zum Einsatz von Unterfahrschutzsystemen für Fahrzeug-Rückhaltesysteme unterstützt.
- Der Bund setzt sich für die Verbesserung der **passiven Sicherheit** von motorisierten Zweiradfahrenden ein. Aktuell beteiligt sich die BAST an der Entwicklung von Prüfvorschriften u. a. zum Schutz der Halswirbelsäule. Zukünftig soll auch die UN-Regelung zu Schutzhelmen geändert werden. Der Bund ist an dieser Weiterentwicklung beteiligt.
- Das Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken **MVMot** aus dem Jahr 2007 wurde aktualisiert und steht zeitnah mit aktualisierten Maßnahmenvorschlägen den Akteuren des Sicherheitsmanagements der Straßeninfrastruktur zur Verfügung. Die Methodik zur Identifizierung von unfallauffälligen Motorradstrecken und die daraus resultierenden Maßnahmenempfehlungen sollen eine Reduktion schwerster Verletzungen von Motorradnutzer/-innen begünstigen. Über Kommunikations- und Weiterbildungsmaßnahmen wird der Transfer der Inhalte in die

Praxis durch verschiedene Partner aus der Praxis unterstützt. Auch das BMVI wird einen Anteil zur Bekanntmachung des Regelwerkes leisten.

- Für die **Kommunikation** von Informationen zum **sicherheitsrelevanten Verhalten** werden Materialien im Auftrag des Bundes entwickelt und gefördert. Parallel dazu wird das BMVI sich der Fragestellung widmen, unter welchen Bedingungen Fahrsicherheitstrainings für Motorradfahrende positive Verkehrssicherheitseffekte haben. Die bisherigen wissenschaftlichen Untersuchungen lassen hier keine eindeutigen Aussagen zu.
- Die **Sichtbarkeit von Motorradfahrenden** ist von hoher Relevanz für die Verkehrssicherheit. Das BMVI prüft, wie die Wahrnehmung von Motorradfahrenden durch andere Verkehrsteilnehmendengruppen, ausgehend von bekannten Maßnahmen wie z. B. Warnwesten oder dem Fahren mit Licht, weiter verbessert werden kann. Entsprechende Maßnahmen mit nachgewiesener Wirksamkeit werden dann bei Sicherheitskampagnen berücksichtigt.
- Mit der **Online-Kampagne „Motorrad: Aber sicher!“**, die das BMVI zusammen mit dem Industrie-Verband Motorrad Deutschland e. V. durchführt, wird die Zielgruppe über eine Homepage und soziale Medien direkt und sehr erfolgreich mit Themen zum sicheren Motorradfahren, zur eigenen Sicherheitsausstattung, zur Sichtbarkeit oder zu neuen Assistenzsystemen erreicht. Das Format hat eine enorme Reichweite in der Zielgruppe und soll auch zukünftig weitere Verkehrssicherheitsthemen in der Motorrad-Community adressieren.



Lernen im Wandel der Mobilität

Der Straßenverkehr stellt ein komplexes System dar, welches sich kontinuierlich ändert. Die Verkehrsteilnehmenden müssen darauf vorbereitet werden, nicht nur in der Grund- und Fahrschule. Die Rückgänge der Unfall- und Verunglücktenzahlen, vor allem bei den Fahranfängerinnen und Fahranfängern, zeigen, dass Maßnahmen zur Unterstützung von sicherheitsrelevanten Verhaltensweisen im Straßenverkehr wirksam sind. Der Bund setzt sich dafür ein, dass ein sicheres Erlernen und lebenslanges Lernen vor dem Hintergrund der zunehmend unterschiedlichen Mobilitätsformen, Assistenzsysteme, neuen rechtlichen Vorgaben und weiteren Ausprägungen der Automatisierung möglich ist.

- Akzeptanz von Fahrerassistenzsystemen: Die **Akzeptanzerhöhung** und die korrekte Anwendung der Bedienfähigkeit neuer **Assistenz- und Informationssysteme** sollen im Fokus stehen. Bund und Länder haben vereinbart, die Anwen- derhinweise zur Bewertung der Nutzung von Fahrerassistenzsystemen in die Richtlinie zur **Fahrschulausbildung** und Prüfung zu integrieren und den Einsatz einiger obligatorischer Systeme verbindlich vorzuschreiben. Hierauf bezogene Umsetzungsschritte sind in Vorbereitung.



- **Richtiges Verhalten im Straßenverkehr – jetzt und in Zukunft:** Das Konzept des lebenslangen Lernens gewinnt auch im Straßenverkehr zunehmend an Bedeutung. Zum Beispiel im Zusammenhang mit der Nutzung von neuen Fahrerassistenzsystemen, aber auch mit einer sich kontinuierlich weiterentwickelnden Straßenverkehrs-Ordnung. Der Bund will eine Studie zur Überprüfung des Kenntnisstandes der geltenden Verhaltensregeln in allen Altersgruppen der Bevölkerung durchführen, um Ansätze zur Verbesserung von Kenntnislücken zu identifizieren. Mit dem Ziel der Erhöhung der Akzeptanz der Verhaltensregeln soll ein Maßnahmenkonzept für das lebenslange Lernen entwickelt werden. Hierbei sind die Besonderheiten der verschiedenen Verkehrsmittel und die Kenntnis von Konfliktsituationen ein integraler Bestandteil. E-Learning-Konzepte sowie die Nutzung neuer Medien finden Eingang in die Verkehrssicherheitsarbeit. Das BMVI möchte neue Methoden bei der Ansprache von Zielgruppen zu Verkehrssicherheitsthemen erforschen, bei entsprechend nachgewiesener Wirksamkeit selbst umsetzen und deren Umsetzung bei den Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit fördern.
- **Aus- und Weiterbildungsoffensive:** Zur Vermittlung von Wissen zur verkehrssicheren Gestaltung und Planung der Infrastruktur sowie der Verkehrslenkung will das BMVI in Zusammenarbeit mit den Ländern und Kommunen die

Aus- und Fortbildung des Fachpersonals bei Planung und Betrieb von Straßen sowie den Beteiligten des Sicherheitsmanagements der Straßeninfrastruktur unterstützen. Verkehrssicherheitsinhalte werden verständlich aufbereitet und der Nutzen dargelegt; die Kommunikation wird auf den verschiedenen Ebenen zielgruppengerecht angepasst.

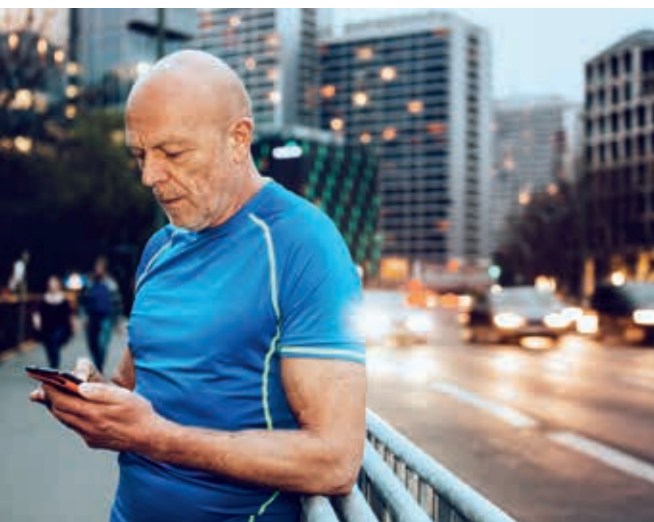
- Der Bund will im Rahmen einer Qualitätsoffensive die Verbreitung von Forschungsergebnissen zur Straßenverkehrssicherheit deutlich verbessern. Dies kann das Schnittstellenproblem beim **Wissenstransfer** von der Wissenschaft zu den Praxisanwendern reduzieren. Der Bund beabsichtigt, geeignete **Plattformen** zur Unterstützung der Gebietskörperschaften mit Darstellung von Forschungsergebnissen, „Best Practice“-Maßnahmen und Erkenntnissen zur effektiven Organisation und Umsetzung von Maßnahmen weiterzuentwickeln und zu betreiben.
- Für die **Optimierung des Rahmencurriculums der theoretischen und praktischen Fahrausbildung** wurde bei der BAST die bisherige Fahrausbildung evaluiert sowie neue Anforderungen und Inhalte entwickelt. Ziele sind die Verbesserung der Fahrschulüberwachung, der Abbau der Bürokratie und die Steigerung der Attraktivität des Berufsbildes der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer. Die Fahrschülerausbildung wird künftig enger mit der Fahrerlaubnisprüfung abgestimmt und an Mindeststandards gekoppelt. Auch die praktische Ausbildung wird stärker standardisiert und transparenter gestaltet (u. a. durch elektronische Prüfprotokolle). Die Wirksamkeit der Anpassungen ist nachgewiesen und wird mit Beginn der neuen Dekade rechtlich bindend eingeführt. In diesem Zusammenhang wird auch die Fortbildung von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern überprüft und gegebenenfalls angepasst. Im Rahmen der Weiterentwicklung der Fahrschulausbildung soll die Empfehlung der Nutzung des „holländischen Griffs“ überprüft werden. Beim „holländischen

Griff“ greift man zum Aussteigen auf der Fahrerseite mit der rechten Hand an die Tür, um zwangsläufig den rückwärtigen Verkehr im Blick zu haben.

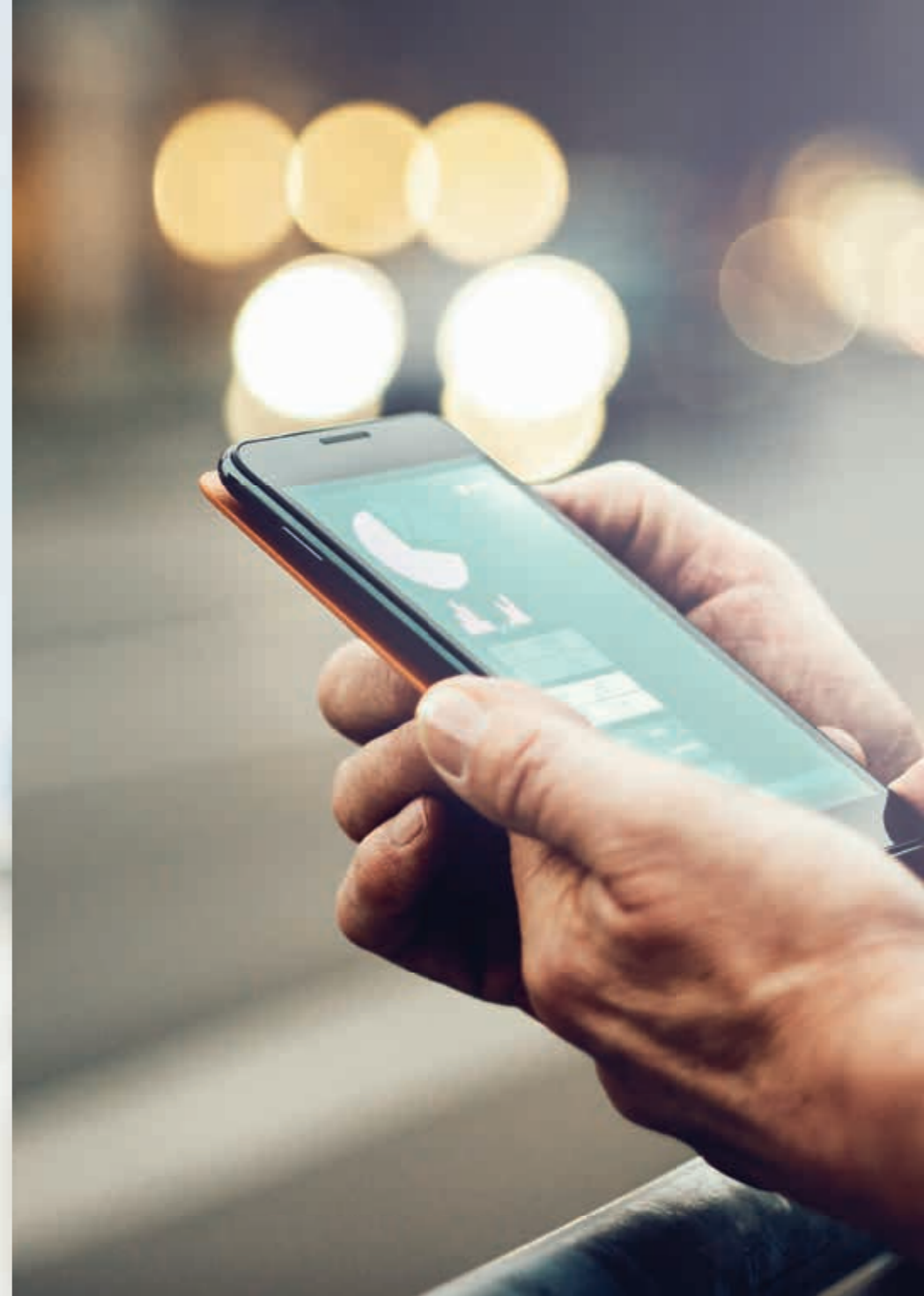
- Ein weiteres Ergebnis aus der Evaluation der bisherigen Fahrausbildung ist das sogenannte **Optionsmodell zur Lernzeitverlängerung**, welches verschiedene Arten und Dauern des Fahrerlaubnisnerwerbs ermöglicht. Ausgangspunkt ist eine grundsätzliche Verlängerung der Probezeit auf drei anstatt zwei Jahre. Durch Teilnahme an freiwilligen Schulungsmaßnahmen oder dem begleiteten Fahren, auch für Personen älter als 17 Jahre, kann die Probezeit auf zwei Jahre verkürzt werden. Das BMVI bereitet derzeit die erforderlichen Umsetzungsmaßnahmen vor.
- **E-Learning-Konzepte** sowie die Nutzung neuer Medien finden Eingang in die Sicherheitsarbeit. Das BMVI will neue Methoden bei der Ansprache von Zielgruppen zu Verkehrssicherheitsthemen erforschen und bei entsprechend nachgewiesener Wirksamkeit selbst umsetzen bzw. die Umsetzung bei den Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit fördern. Vielversprechende Ansätze nutzen Methoden der künstlichen Intelligenz, um über adaptive Lernmethoden passgenau persönliche Lernpfade zu beschreiben. Dabei wird kontinuierlich der Lernprozess überprüft und Inhalte entsprechend dem Lernfortschritt angepasst.
- Ein zentraler Bestandteil neuer E-Learning-Konzepte kann zukünftig auch die stärkere **Nutzung von „Virtual Reality“-Anwendungen**, z. B. über VR-Brillen, sein. Durch die Nutzung von VR-Umgebungen können einerseits Lehrende den Lernfortschritt präziser nachverfolgen und andererseits die können Nutzenden für Gefahren im Straßenraum noch realitätsnäher sensibilisiert werden. Mögliche Themen, Einsatzmöglichkeiten und Akzeptanz derartiger Anwendungen sollen untersucht und erprobt werden.



- Die **Aus- und Weiterbildung der Akteure im Verkehrswesen** von den Verkehrsingenieuren über die Mitglieder der Verkehrsbehörden bis hin zur Polizei ist zentral für eine effektive Verkehrssicherheitsarbeit, vor allem im Bereich der Straßeninfrastruktur. Der Bund unterstützt dabei die Ausbildung der Sicherheitsauditoren und prüft Ansätze zur Ausweitung der Angebote, z. B. im kommunalen Bereich. Daneben werden die Curricula für die Qualifizierung der Dozentinnen und Dozenten zur Weiterbildung der Mitglieder in den Unfallkommissionen² kontinuierlich angepasst und erweitert. Der Bund unterstützt eine regelmäßige Weiterbildung für Verkehrsplanerinnen/Verkehrsplaner bzw. Ingenieurinnen/Ingenieure mit einem Bezug zur Verkehrssicherheit. Auch hier werden die Ansätze zur Ausweitung der Angebote geprüft. Ziel ist ein aktuelles und breiteres Fachwissen zu Sicherheitsaspekten bei Gestaltung und Betrieb der Straßeninfrastruktur. In diesem Zusammenhang werden Ansätze für eine stärker praxisnahe und verständlichere Kommunikation von Regelwerksinhalten untersucht.



² Unfallkommissionen haben bundesweit die Aufgabe, Unfalldhäufungen zu erkennen, sie zu bewerten und Maßnahmen zur Beseitigung zu beschließen





- **Kommunikationskampagnen** zu Verkehrssicherheitsthemen werden auch zukünftig weiter kontinuierlich an den Bedürfnissen der verschiedenen Zielgruppen ausgerichtet sowie an sich verändernde Rahmenbedingungen angepasst und regelmäßig evaluiert. Dabei spielen sowohl neue Mobilitätsformen, aber auch die stärkere Nutzung digitaler Angebote eine besondere Rolle. Es werden auch Ansätze gefördert, welche innovative Lernmethoden sowie neue Anspracheformen nutzen.
- Fahren unter dem Einfluss von **Alkohol, Drogen** oder auch **Medikamenten** führt immer wieder zu Verkehrsunfällen. Der Bund fördert zahlreiche Präventionsmaßnahmen, die im schulischen Bereich, in Fahrschulen, über Broschüren und Plakataktionen sowie über diverse Onlinekanäle Informationen für die breite Öffentlichkeit zur Verfügung stellen. Schwerpunkte sind die Stärkung des Bewusstseins für die Gefahr durch Fahren unter Alkohol-, Drogen oder Medikamenteneinfluss.



Unfallfolgen mindern

Ziel einer „Vision Zero“ ist ein Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte. Durch die Vermeidung von Unfällen sowie die Minderung der Unfallschwere wird das menschliche Leid so weit wie möglich verringert. Da Unfälle vor dem Hintergrund menschlichen Fehlverhaltens nicht immer zu verhindern sind, liegt in der Reduzierung von Unfallfolgen weiterhin ein großes Potenzial. Der Bund wird die Verbesserung der Infrastruktur ebenso umsetzen bzw. unterstützen wie die Schaffung von Datengrundlagen für die Entwicklung effizienter Maßnahmen zur Steigerung der Fahrzeugsicherheit.

- **Schwerstverletzte im Straßenverkehr:** Das BMVI plant, den Prozess für die Erfassung von Unfalldaten von Schwerstverletzten (Maximum Abbreviated Injury Scale Kategorie 3 und mehr, MAIS3+) neu anzustoßen. Ziel ist ein gemeinsames Vorgehen von Bund und Ländern, um der „Vision Zero“ gerecht zu werden, die nicht nur die Reduktion von Getöteten anstrebt, sondern auch von Schwerstverletzten. Dies ist jedoch ohne eine verbesserte Erhebung nicht möglich, da bis heute nicht klar ist, welche Arten von Unfällen zu den schwersten Verletzungen führen und damit die Grundlagen für zielgenaue Maßnahmen fehlen.



- Zur Verbesserung der Infrastruktursicherheit hat das BMVI mit den Ländern ein **Nachrüstprogramm für Fahrzeug-Rückhaltesysteme** im Bestand auf Bundesfernstraßen vereinbart. Sofern im Rahmen der Nachrüstung ein Bedarf für den Einsatz motorradfreundlicher Schutzeinrichtungen festgestellt wird, können Unterfahrschutzsysteme auch im Rahmen des Nachrüstprogramms umgesetzt werden.
- Die **Anforderungen an Fahrzeug-Rückhaltesysteme** werden durch die BAST kontinuierlich weiterentwickelt. Dabei wird deren Einsatz durch die Weiterentwicklung von Leitfäden beispielsweise zum Schutz vor Baumunfällen sowie zur Absicherung weiterer Hindernisse unterstützt. In Bezug auf die sichere Gestaltung von Gegenständen der Straßenausstattung (z. B. Brückengeländer und Gabelständer) erfolgt derzeit eine Neubewertung der Gefährdungsstufen sowie die Ableitung darauf aufbauender Empfehlungen.
- Die **Qualität der Fahrbahnoberflächen** trägt zu einer fehlerverziehenden Straßeninfrastruktur und Vermeidung von schweren Unfallfolgen bei. BMVI, BAST und FGSV entwickeln kontinuierlich die Verfahren für die Gewährleistung griffiger Fahrbahnoberflächen weiter.
- Die Weiterentwicklung der **Tunnelinfrastruktur** soll vor allem die Folgen von schweren Unfällen (u. a. mit Gefahrguttransportern) mindern. Hierzu werden Sicherheitsniveaus von Tunneln als Grundlage für Risikoanalysen aktualisiert. Aktuelle Fragestellung ist auch die Rettung und Versorgung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (vor allem Elektrofahrzeuge) in Tunneln. Es bedarf angepasster Vorgehensweisen bei der Rettung, beim Löschen von Bränden oder beim Austreten toxischer Gase. Die Infrastruktur von Tunneln ist geeignet, das kooperative Fahren mit automatisierten und teilautomatisierten Fahrzeugen zu unterstützen. Alle Maßnahmen werden fachlich durch den Bund in Forschungsprojekten begleitet und über Pilotversuche gefördert.
- Beim **Insassenschutz** stellen sich aufgrund neuer und voraussichtlich komfortablerer Sitzpositionen in **automatisierten Fahrzeugen** neue Herausforderungen. Hierzu gehören bspw. Dreh- und Liegesitze. Dies wird zu neuen Unfallsituationen führen. Ziel entsprechender Untersuchungen der BAST ist die Ableitung von Maßnahmen zur Absicherung der Insassen sowie passende Testverfahren und Dummies. Dabei werden virtuelle Test- und Entwicklungswerkzeuge verbessert, sowie die Kompatibilität des Insassenschutzes von Fahrzeugen unterschiedlicher Automatisierungsstufen berücksichtigt.
- Der Bund beteiligt sich an verschiedenen **Gremien auf europäischer und internationaler Ebene** zur Normung von Sicherheitsausrüstungen. Dies betrifft u. a. die straßenseitigen Fahrzeug-Rückhaltesysteme, Helme und Halsprotektoren oder Anforderungen an den fahrzeugseitigen Insassen- und Unfallgegnerschutz. Ein Beispiel sind geänderte Kopfanpralltestverfahren im Rahmen der Verbesserung der Prüfvorschriften zum passiven, Pkw-seitigen Schutz von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Nutzenden von Kleinstfahrzeugen. Ein anderer Aspekt betrifft Prüfprozeduren für Motorradhelme und Halswirbelsäulenprotektoren, welche durch die BAST erweitert und neu erarbeitet wurden. Im Bereich der Helme fließen die Ergebnisse des Projektes auch in die Überarbeitung der UN-Regelung Nr. 22 mit ein.
- In diesem Zusammenhang ist besonders die **Weiterentwicklung der Testverfahren für Euro NCAP** zu nennen. Hier spielt derzeit die Einbindung aktiver und angepasster passiver Assistenz- und Sicherheitssysteme eine Rolle. Die BAST entwickelt die Anforderungen für Testverfahren und bringt diese auf europäischer Ebene im Rahmen von Euro NCAP ein.
- Die schnelle Reaktion nach einem Unfallereignis ist essenziell für die Minderung von Unfallfolgen. Hierfür ist das lokale Monitoring der Rettungszeiten sowie die kontinuierliche Weiterentwick-

lung der **Rettenungsketten** notwendig. Beispiele hierfür sind der Einsatz von bemannten Multi-Koptern im Rettungsdienst, der Scan des Rettungswegs für dessen zeitnahe Optimierung, der vereinfachte Zugang zu Rettungsdatenblättern (besonders relevant mit zunehmender Verbreitung alternativer Antriebe, neuer Sicherheitssysteme oder besonders fester Bauteile der Karosserie) oder die Verbesserung der Ortung der Unfallstelle über die Ersthelfer. Der Bund unterstützt und treibt diese Entwicklungen voran.

- Die Bildung und Einhaltung einer **Rettungsgasse** ist notwendig für die Gewährleistung einer zuverlässigen Rettungskette. Daher unterstützt der Bund weiterhin Aktionen wie Brückenbanner mit der Aufschrift „Rettungsgasse rettet Leben“, die für das Thema Rettungsgasse sensibilisieren.

- Über **Aufklärungsmaßnahmen** für unterschiedliche Zielgruppen werden Themen mit besonderer Relevanz für **schwere Unfallfolgen**, wie u. a. Regelüberschreitungen, Schutzausrüstungen oder Baumunfälle, thematisiert. Damit soll ein Bewusstsein für die schweren Folgen von vermeintlich kleinen Verfehlungen geschaffen werden. Der Bund fördert neue und innovative Ansätze sowie die Bereitstellung von entsprechenden Materialien.

- Durch eine Vielzahl von Maßnahmen können die Verkehrsteilnehmenden sich selbst vor schweren Folgen von Verkehrsunfällen schützen. Ein angepasstes Verhalten wie z. B. das Tragen eines Fahrradhelms verhindert und reduziert nachweislich Kopfverletzungen. Das BMVI wird sich daher weiter für das **freiwillige Tragen von Helmen beim Radfahren** einsetzen, dabei sollen Maßnahmen auch auf besonders problematische bzw. schwer erreichbare Zielgruppen ausgerichtet werden.



Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

www.bmvi.de

Redaktion

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat RV2
Bundesanstalt für Straßenwesen
Referat U5

Stand: Juni 2021

Gestaltung | Druck

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Z 32, Druckvorstufe | Hausdruckerei

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Bundesregierung.

Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

Weitere Informationen zur Verkehrssicherheitsstrategie der Bundesregierung, zu den in der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Verkehrssicherheit“ abgestimmten Texten sowie zukünftig aktuelle Informationen finden Sie unter www.bmvi.de/paktfuerverkehrssicherheit

