

Vision Zero: Jedes Menschenleben zählt!

Forderungen an ein Verkehrssicherheitsprogramm für das neue Jahrzehnt



Einleitung

Im vergangenen Jahrzehnt sind mehr als 34.000 Menschen im Straßenverkehr tödlich verunglückt, mehr als 600.000 wurden schwer verletzt. Auch wenn die langfristige Betrachtung sowohl für die Zahl der Unfälle mit Personenschaden als auch für die Zahl der verunglückten Personen eine deutliche positive Entwicklung zeigt, war in einzelnen Jahren der letzten Dekade immer wieder ein Anstieg der Verkehrstoten zu beobachten. Insgesamt verlangsamte sich der Rückgang der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten seit 2010. Auch die Zahl der Schwerverletzten ist seit Jahren nicht signifikant gesunken. Im Jahr 2020 läuft das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes aus.

Die Bundesregierung ist jetzt gefordert, eine übergreifende Strategie der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland für die neue Dekade zu entwickeln, Schwerpunkte gefährdungsorientiert zu setzen, die notwendigen finanziellen Ressourcen bereitzustellen und den gesetzlichen Regelungsrahmen fortzuschreiben. Nicht alle wirksamen Maßnahmen liegen allein in der Zuständigkeit des Bundes. Die Verantwortung liegt auch in den Händen der Länder bzw. kommunaler Gebietskörperschaften, beispielsweise bei der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit. Andere zukünftige Regelungen z. B. für die Zulassung von Fahrzeugen und Fahrzeugtypen werden wiederum auf europäischer und internationaler Ebene diskutiert und umgesetzt. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist letztlich eine **gesellschaftliche Querschnittsaufgabe** und muss auf verschiedenen Ebenen beschleunigt werden.

Die **TÜV Mobility Studie 2020**, der eine repräsentative Umfrage in der Bevölkerung zugrunde liegt, zeigt: Sicherheit ist für die meisten das bedeutendste Kriterium bei Mobilität.

50%

aller Befragten nennen Sicherheit noch vor Unabhängigkeit und Kostenersparnis als bestimmenden Faktor in Bezug auf ihre individuelle Mobilität.

Kernforderungen

Der VdTÜV hat **Forderungen an ein Verkehrssicherheitsprogramm für das neue Jahrzehnt** formuliert, die maßgeblich zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und einer damit verbundenen Reduktion der Zahl der tödlich Verunglückten und Schwerverletzten führen können.

1. Alkohol- und Drogenfahrten verhindern

Alkohol- und Drogenfahrten müssen wirksamer verhindert werden. Sie erhöhen nicht nur das Unfallrisiko, sondern tragen auch in besonderem Maß zu Unfällen mit schweren Folgen bei. Derzeit müssen erst Autofahrer, die mit 1,6 Promille Blutalkoholkonzentration und mehr aufgefallen sind, ihre Eignung überprüfen lassen. Diese Grenze sollte auf 1,1 Promille abgesenkt und eine **Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU)** sollte verpflichtend durchgeführt werden, wenn sie ihre Fahrerlaubnis zurückerlangen wollen. Zugleich sollte es der Gesetzgeber geeigneten Personen ermöglichen, durch die Verwendung einer **alkoholsensitiven Wegfahrsperre** (Alkohol Interlock) mit begleitender verkehrspsychologischer Rehabilitation die Sperrfrist deutlich zu verkürzen.

Der Gebrauch von Drogen erstreckt sich neben den bekannten Betäubungsmitteln immer mehr auch auf sogenannte „neue psychoaktive Stoffe“ (NpS). Deshalb wurde neben dem Betäubungsmittelgesetz (BtMG) das Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz (NpSG) eingeführt. Die NpS und ihre Risiken im Straßenverkehr haben bisher weder in den Regelungen des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) noch in der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) eine angemessene Berücksichtigung gefunden.

2. Aggressivität und Verkehrsgefährder:innen entschieden entgegenreten

Der TÜV-Verband fordert **verpflichtende Fahreignungsseminare** für Personen die wegen Verkehrsverstößen bereits 6 oder 7 Punkte im Fahreignungsregister in Flensburg gesammelt haben. Diese Personen stellen erfahrungsgemäß eine Hochrisikogruppe im Straßenverkehr dar und können daher als „**Verkehrsgefährder**“ bezeichnet werden. Sie begehen regelmäßig Verkehrsverstöße und bringen sich und andere in Gefahr. Fahreignungsseminare unterstützen mehrfach auffällig gewordene Auto- und Motorradfahrer:innen mit professionellen Methoden dabei, ihr riskantes Fahrverhalten zu ändern und sich künftig regelkonform zu verhalten. Grundsätzlich sollen frühzeitig stärkere Anreize für eine Teilnahme an Fahreignungsseminaren gesetzt werden. So sollte bis zu einem Punktestand von 5 ein Abzug von zwei Punkten gewährt werden statt bisher nur von einem Punkt. Bei 6 oder 7 Punkten könnte eine Reduzierung um einen Punkt erfolgen.

Aggressivem Verhalten im Verkehr muss stärker entgegengetreten werden. Kontinuierliche schulische Verkehrserziehung und Interventionsmaßnahmen für auffällig gewordene Verkehrsteilnehmer:innen sind wichtige Bausteine. Darüber hinaus sollte die Fahrerlaubnisbehörde die Überprüfung der Kraftfahreignung mittels MPU einfordern, sofern bei einer Straftat, die im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung steht, Anhaltspunkte für hohes Aggressionspotential der beschuldigten Person vorliegen. Ausgangspunkt hierfür muss jedoch eine ausgebaute polizeiliche Verkehrsüberwachung sein (siehe Punkt 9).

3. Professionelle Fahranfängervorbereitung weiterentwickeln

Fahrerassistenzsysteme bieten ein großes Potenzial für mehr Verkehrssicherheit. Autofahrer:innen sollten bereits in der Fahrschule gründlich auf den Gebrauch von sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsystemen vorbereitet werden und den richtigen Umgang in der Fahrerlaubnisprüfung nachweisen. Dazu gehört es, neben den genauen Funktionsweisen insbesondere auch die Grenzen der Systeme kennenzulernen. Der Umgang mit sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsystemen muss daher **obligatorischer Bestandteil von Ausbildung und Prüfung** werden! Bereits bei der Genehmigung solcher Assistenzsysteme ist dafür Sorge zu tragen, dass diese entweder gar nicht abschaltbar sind oder sich nach bewusster Abschaltung durch die Fahrer:in oder den Fahrer anlassbezogen wieder eigenständig aktivieren.

Junge Erwachsene haben das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr. Das **Begleitete Fahren mit 17** ist ein Erfolgsmodell. Eine Absenkung der Anforderungen an Begleitpersonen bei BF 17 ist kontraproduktiv und gefährdet die Wirksamkeit.

Wir unterstützen das Vorhaben, die **Probezeit** bei Fahranfänger:innen von zwei auf drei Jahre zu verlängern. Eine Verkürzung auf zwei Jahre sollte möglich sein, wenn die neuen Führerscheinbesitzer:innen an Schulungen teilnehmen oder das Begleitete Fahren nutzen.

4. Schwächere Verkehrsteilnehmende schützen

Wir müssen **schwächere Verkehrsteilnehmer:innen** besser schützen. Die Radinfrastruktur muss vor allem in Innenstädten deutlich und schnell verbessert werden. Auch der Schutz von Zufußgehenden darf keine Verhandlungsmasse sein. Die Radverkehrsplanung muss sich am Leitbild „Vision Zero“ ausrichten. Straßenverkehr muss so sicher und fehlerverzeihend gestaltet werden, dass schwere oder gar tödliche Unfälle vermieden werden. Auch das subjektive Sicherheitsgefühl muss befriedigt werden: die meisten Menschen sollen die Radinfrastruktur auch als sicher und komfortabel wahrnehmen. Damit ist verbunden, dass die gesamte Radverkehrsinfrastruktur für alle Altersgruppen sowie Mobilitätsw Zwecke intuitiv nutzbar und attraktiv sein muss. Ein durchgängiges

Radverkehrsnetz, das flächendeckend und in hoher Qualität vorhanden ist, schafft direkte Verbindungen und fördert so einen leichten, sicheren und flüssigen Radverkehr. Gleiche Richtlinien sollten auch die Attraktivität und Sicherheit für die Nutzung von motorisierten Fahrzeugen der Mikromobilität verbessern.

Fahrradfahrer:innen sind im Straßenverkehr nach wie vor besonders gefährdet. Europaweit kommt jeder zweite getötete Radfahrende bei einer Kollision mit einem Pkw oder Lkw ums Leben. Die häufigste Unfallkonstellation für Radfahrende sind Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Einbiegen, Kreuzen oder Abbiegen in Städten. Die Standardisierung der Genehmigungsvorschriften **von Lkw-Abbiegesystemen** für Neufahrzeuge und Nachrüstsysteme sind daher allen realen Lebensbedingungen anzupassen. Fehlfunktionen schaden der Nutzungsakzeptanz dieser Systeme und können im Ernstfall Menschenleben kosten.

Anforderungen an die **Genehmigung von zukünftig autonom fahrenden Fahrzeugen** müssen so standardisiert sein, dass alle im jeweiligen Einsatzgebiet der Fahrzeuge relevanten Objekte sicher erkannt und klassifiziert werden, und dass sie diese bei der Berechnung ihrer eigenen Fahrmanöver berücksichtigen. Für Fahrzeuge, die z. B. im urbanen Umfeld automatisch fahren sollen, bedeutet dies, dass insbesondere Radfahrende und Zu Fußgehende zweifelsfrei als solche erkannt werden müssen.

Der TÜV-Verband fordert für **Elektrotretroller** eine Ausstattungspflicht mit Blinkern. Das Abbiegen im laufenden Verkehr führt häufig zu gefährlichen Verkehrssituationen. Eine entsprechende Verpflichtung zur Ausstattung von E-Scootern mit „Fahrtrichtungsanzeigern“ ebenso mit einem hinteren Bremslicht sollte zügig in die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) aufgenommen werden.

Momentan sind zudem die europäischen Typgenehmigungsvorschriften für Elektrotretroller nicht anwendbar. Stattdessen gelten für sie die nationalen Vorschriften zur Betriebserlaubnis in der Kategorie der zulassungsfreien, aber betriebserlaubnispflichtigen Fahrzeuge. Zur Vermeidung regionaler Unterschiede bei der Typgenehmigung wird empfohlen, Elektrotretroller bzw. allgemein Elektrokleinstfahrzeuge als eigene Fahrzeugkategorie im Typgenehmigungsrecht der EU zu verankern.

5. Mobilität älterer Menschen sicher erhalten

Individuelle Mobilität ist ein **Grundrecht**. Es soll ein Mindestmaß an Teilhabe am gesellschaftlichen Leben gewährleisten. Insbesondere ältere Menschen spielen allein schon durch die demografische Entwicklung als Teilnehmende im Straßenverkehr eine immer größere Rolle. Ältere sind

überwiegend zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs. Sie sind dadurch **besonders gefährdet** und bedürfen des besonderen Schutzes. Im Jahr 2018 war über die Hälfte der tödlich verunglückten Radfahrenden und Zufußgehenden mindestens 65 Jahre alt. Bei den getöteten Pkw-Insassen gehörte mehr als jede:r vierte zu dieser Altersgruppe.

Eine sichere und **selbsterklärende Infrastruktur** mit z. B. sicheren Querungsmöglichkeiten hilft allen Menschen unabhängig vom Alter. Darüber hinaus gilt es, den Erhalt und Ausbau der eigenen Fahrkompetenz zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeugs bis ins hohe Alter zu ermöglichen. Individuelle Feedback-Fahrten auf Basis wissenschaftlich fundierter Kriterien können als Baustein eines modularen und interdisziplinären Konzeptes im Zusammenspiel mit Verkehrspsycholog:innen und Verkehrsmediziner:innen helfen, Mobilität auch im Alter sicher zu gestalten. Mit Blick auf die Einnahme von Medikamenten sind **Aufklärungskampagnen** wichtig, da diese die Fahrtauglichkeit und Fahreignung negativ beeinflussen können. Hausärzt:innen haben dabei eine besondere Verantwortung.

6. Möglichkeiten der Digitalisierung und Automatisierung menschenzentriert nutzen

6.1 Sicherheit von Fahrzeug und Infrastruktur

Automatisierte Fahrfunktionen und **digitale Vernetzung** haben das Potenzial, die Sicherheit im Verkehr zu steigern. Beides wird in Fahrzeugen mit entsprechend sicherheitsrelevanten Technologien den nächsten Quantensprung bei der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit einleiten. Voraussetzung dafür ist der Ausbau der digitalen Infrastrukturen mit modernen Breitbandnetzen, insbesondere entlang der Verkehrsnetze. Neben einer möglichst flächendeckenden 5G-Mobilfunkinfrastruktur gehört dazu auch der zügige Aufbau von WLAN-Netzen im öffentlichen Raum.

Der Regelungsrahmen für **automatisiertes und vernetztes Fahren** muss menschenzentriert fortgeschrieben werden. Die Hoffnungen in Automatisiertes Fahren sind groß. Doch wir müssen den Menschen auf dem Weg mitnehmen. Aktuell wird verlangt, dass der Mensch als schwächstes Systemglied für die Rückfallebene absolut zuverlässig funktioniert. Das ist wenig realistisch. Valide technischen Untersuchungen für die Zulassung und den Betrieb von Fahrzeugen gewährleisten die Einhaltung der Vorgaben für Fahrzeugsicherheit und Schadstoffemissionen. Bereits heute ist absehbar, dass die **Digitalisierung** immer tiefer in die Kernbereiche der Fahrzeuge vordringt, und vor allem Software und deren Updates die Eigenschaften und den Funktionsumfang sicherheits- und abgasrelevanter Komponenten wesentlich beeinflussen. Um sicherzustellen, dass sich nur Fahrzeuge im Straßenverkehr mit korrekter und zuverlässig arbeitender Software bewegen, muss diese zukünftig auch geprüft werden. Dies gilt vor allem im Hinblick auf eine vollumfängliche

Sicherheit (Safety und Cybersecurity), Umweltverträglichkeit und die Einhaltung der Datenschutzbestimmungen. Die zunehmende Digitalisierung im Fahrzeugbau und die verpflichtende Ausstattung mit modernen Fahrerassistenzsystemen entsprechend der neuen General Safety Regulation 2019/2144 bedingen die Weiterentwicklung der unabhängigen Prüf- und Bewertungsverfahren für die Genehmigung von Fahrzeugen und für deren **kontinuierliche technische Überwachung (Hauptuntersuchung) über den gesamten Lebenszyklus**. Nur so kann das hohe Sicherheitspotential und der hohe Umweltstandard moderner Fahrzeuge über den gesamten Nutzungszeitraum erhalten bleiben.

Unabhängige Prüfungen von KI-Systemen und Software-Checks als Bestandteil der Hauptuntersuchung ergänzen: Software mit Künstlicher Intelligenz wird zunehmend Bestandteil der sicherheits- und umweltrelevanten Systeme eines Fahrzeugs. KI-Systeme mit Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit müssen im Rahmen der Typgenehmigung von unabhängigen Stellen geprüft werden, bevor die Fahrzeuge auf den Markt kommen. Im laufenden Betrieb müssen die Fahrzeuge mit Updates versorgt werden können. Software-Updates liefern neue Funktionen oder verbessern die Sicherheit, sie können aber auch zu neuen Risiken führen. Betreffen die Änderungen einer Software die zulassungsrelevanten Eigenschaften eines Fahrzeugs, muss die neue Version daher erneut geprüft und von der zuständigen Behörde in Form eines Nachtrags genehmigt werden. Zukünftig sollten der Rechtskreis des Zulassungsrechts für Fahrzeuge stärker mit dem Verhaltensrecht (Straßenverkehrsordnung u.a.) in Einklang gebracht werden. Fahrzeug-Software muss bereits bei der Typgenehmigung durch ein standardisiertes Verfahren so eindeutig gekennzeichnet werden, dass später erforderliche und genehmigte Änderungen daran im Rahmen der Hauptuntersuchung zweifelsfrei identifiziert werden können. Das betrifft sowohl legale Updates als auch illegale Manipulationen an der Software. Der TÜV-Verband setzt sich dafür ein, dass die Überprüfbarkeit der Software-Integrität auch in den europäischen und internationalen Regelwerken für die Fahrzeugtypgenehmigung implementiert wird.

Unabhängige TrustCenter für Mobilitätsdaten einrichten: Grundlage für die TÜV zur Weiterentwicklung der amtlichen technischen Prüf- und Bewertungsverfahren und deren validen Durchführung ist der diskriminierungsfreie und unabhängige Zugang zu originären Fahrzeugdaten, auch durch einen digitalen Fernzugriff über drahtlose Schnittstellen. Diese Anforderung des Datenzugriffs besteht momentan insbesondere bei der Regelung zur Datenverarbeitung im Kraftfahrzeug inklusive einer Fahrmodusdatenaufzeichnung (DSSAD) für das automatisierte Fahren und eines entsprechenden Ereignisdatenspeichers (EDR). Der Zugang zu originären Fahrzeugdaten ist seit 2007 in der speziellen Fahrzeugtypgenehmigungsverordnung (715/2007/EG) der EU geregelt. Um der zunehmenden Nutzung der Konnektivität (3G-4G etc.) der Fahrzeuge Rechnung zu tragen,

muss diese Gesetzgebung nun dringend dem technologischen Stand angepasst werden. Denn der Zugang zu originären Fahrzeugdaten über drahtlose Schnittstellen wird von der Regulierung bisher nicht berücksichtigt. Die EU-Kommission ist angehalten, den Zugang zu originären Fahrzeugdaten für kommerzielle und nicht-kommerzielle Zwecke wie die der amtlichen Hauptuntersuchung zu erleichtern. Als pragmatische und zügig umsetzbare Lösung für den Zugriff auf Fahrzeugdaten für nicht-kommerzielle Zwecke und Behörden schlägt der TÜV-Verband die Einrichtung von TrustCentern vor, die im Namen von zuständigen Behörden hoheitlich tätig werden.

6.2 Einrichtung eines Digitalen Fahrzeugregisters (DFR)

Für die Betrachtung der Sicherheit eines zukünftig vernetzten und automatisierten Fahrzeugs ist eine Dokumentation und ein Zugriff berechtigter Dritter auf alle fahrzeugtechnischen Änderungen, die genehmigungsrelevant sind über den **Lebenszyklus** unersetzlich. Die Einrichtung eines Digitalen Fahrzeugregisters ist aus Sicht des VdTÜV eine logische Ergänzung bereits bestehender digitaler Strukturen für die Erfassung und Bereitstellung von Fahrzeugdaten, insbesondere über das Zentrale Fahrzeugregister (ZFZR) und die Internetplattform „i-Kfz“. Ziel eines digitalen Fahrzeugregisters ist es, analoge Um- und Eintragungen an der Zulassungsstelle durch digitale Lösungen zu ersetzen und gleichzeitig neue Möglichkeiten z. B. für Hersteller, etwa bei Softwareupdates, oder für Behörden, etwa bei der Marktüberwachung, zu schaffen.

7. Höchstgeschwindigkeiten intelligent steuern

Zu geringer Abstand und nicht angepasste Geschwindigkeit zählen zu den häufigsten Ursachen von Verkehrsunfällen in Deutschland und verursachen enorme volkswirtschaftliche Kosten. **Die meisten Verkehrsunfalltoten sind auf Landstraßen zu beklagen.** Auf Landstraßen können deutlich überhöhte Geschwindigkeiten von mehr als 100 km/h zu besonders schweren Unfallfolgen führen. Um das Verhalten der Verkehrsteilnehmer:innen zu einer sicheren und angepassten Fahrweise zu beeinflussen, sind Aufklärungskampagnen, konsequente Überwachung und Sanktionierung erforderlich. Dort, wo geschwindigkeitsbedingte Auffälligkeiten im Unfallgeschehen zu verzeichnen sind, ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit der jeweiligen Gefahrenlage anzupassen.

Insbesondere auf Autobahnen ist eine möglichst **flächendeckende intelligente Verkehrssteuerung** sinnvoll, um den Verkehr optimal zu managen. So können Staus reduziert, die Verkehrssicherheit erhöht und negative Einflüsse des Straßenverkehrs minimiert werden. Um Steuerungs- und Verkehrslenkungsmaßnahmen wirksam einzusetzen, ist eine moderne, gut ausgebaute Telematik-Infrastruktur Voraussetzung. Umfangreiche und aktuelle Verkehrsdaten müssen im Minutentakt erfasst und in Echtzeit ausgewertet werden.

8. Datengetriebene Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ausschöpfen

Der Identifizierung besonderer **Gefahrenstellen** kommt eine große Bedeutung zu. Hierzu sind vermehrt streckenbezogene Analysen (z. B. das Verkehrssicherheitsscreening oder die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen) durchzuführen. Gefahrenstellen können entsprechend entschärft und Verkehrsteilnehmer:innen besser gewarnt werden.

Neben den amtlichen Unfallstatistiken sind heute viele weitere Daten zum aktuellen Verkehrsgeschehen und auch zu verkehrsbeeinflussenden Faktoren verfügbar. Das Potenzial dieser Daten ist sehr groß, jedoch nicht ausreichend gemeinwohlorientiert ausgeschöpft. Sogenannte **surrogate safety metrics** helfen, Verkehrssicherheitsprobleme zu diagnostizieren und Maßnahmen zu ergreifen, bevor ein schwerer Unfall passiert. Surrogate safety metrics basieren auf identifizierten Verkehrskonflikten einschließlich Beinaheunfällen und Ausweichmanövern, die nicht unbedingt zu Kollisionen geführt haben. Mit Hilfe **Künstlicher Intelligenz** können große Mengen an Videomaterial und Datenpunkten von straßenseitigen Kameras und Sensoren analysiert werden, um Verkehrssituationen zu identifizieren, bei denen ein Zusammenstoß nur knapp vermieden wurde. Drohnen und Satelliten können zusätzliche Daten erfassen. Dies kann die Planung von Verkehrssicherheitsinvestitionen erleichtern. Weitere Forschung sollte darauf abzielen, zu ermitteln, welche surrogate safety metrics Straßenverkehrsunfälle und speziell die Zahl der möglichen Getöteten und Schwerverletzten am erfolgreichsten vorhersagen können. Die dafür notwendige Datenbasis, z. B. aus Road Side Units, Polizei, Verkehrsleitzentralen sowie den Aufzeichnungen von Rettungsdiensten und aus Krankenhäusern, sollte für die Zwecke der Verbesserung der Verkehrssicherheit berechtigten Stellen entsprechend anonymisiert zugänglich gemacht werden.

9. Verkehrsüberwachung stärken

Die **polizeiliche Verkehrsüberwachung** darf kein Schattendasein mehr fristen. Sie ist ein zentrales und sehr erfolgreiches Mittel der Verkehrssicherheitsarbeit. Die personellen Kapazitäten für diesen Kernbereich der Polizeiarbeit müssen erhöht werden. Die Akzeptanz in der Bevölkerung ist dabei ein wichtiger Erfolgsfaktor.

Vision einer Welt ohne Verkehrstote und Schwerverletzte

Mit der Strategie der Vision Zero strebt die EU-Kommission an, die Zahl der Verkehrstoten in Europa bis zum Jahr 2050 auf null zu reduzieren. Zudem hat der Europäische Rat mit der Erklärung von Valetta im Jahr 2017 den Vorsatz gefasst, die Zahl der Schwerverletzten auf den Straßen der EU bis 2030 (im Vergleich zu 2020) zu halbieren. **Diese Ziele müssen auch für Deutschland verbindlich sein.** In der neuen Dekade sind die bisherigen Anstrengungen daher zu verstärken. Um die genannten Ziele zu erreichen, wird ein Maßnahmenpaket notwendig, das die Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeugsicherheit und Fragen des Verkehrsverhaltens einschließt. **Vision Zero heißt: im Zweifel immer pro Verkehrssicherheit! Jedes Menschenleben zählt!**

Dem internationalen **Safe-System-Ansatz** folgend sind tödlich Verunglückte oder Schwerstverletzte im Straßenverkehr nicht der unvermeidliche Preis für Mobilität. Der Safe-System-Ansatz akzeptiert, dass Menschen Fehler machen und Verkehrsunfälle auch zukünftig nicht vollends vermeidbar sein werden, solche Fehler dürfen aber nicht tödlich enden oder schwere Verletzungen nach sich ziehen. Die **Verantwortung** für das Safe System ist zwischen öffentlichem und privatem Sektor geteilt und bedarf der Koordination. Hierzu ist ein geeignetes Monitoring notwendig, um Ergebnisse bewerten zu können und, falls erforderlich, Maßnahmen zu überprüfen. Dabei sind auch internationale Erfahrungen, neue Daten und neue Technologien zu berücksichtigen.





Ansprechpartner

[Marc-Philipp Waschke](#)

Referent für Fahrerlaubnis, Fahreignung,
Verkehrssicherheit

E-Mail: marc-philipp.waschke@vdtuev.de

Tel. +49 30 760095 480

www.vdtuev.de

Über den TÜV-Verband: Der Verband der TÜV e.V. (VdTÜV) vertritt die politischen und fachlichen Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Öffentlichkeit. Der Verband setzt sich für technische und digitale Sicherheit bei Produkten, Anlagen und Dienstleistungen durch unabhängige Prüfungen und qualifizierte Weiterbildung ein. Mit seinen Mitgliedern verfolgt der TÜV-Verband das Ziel, das hohe Niveau der technischen Sicherheit in unserer Gesellschaft zu wahren und Vertrauen für die digitale Welt zu schaffen.