

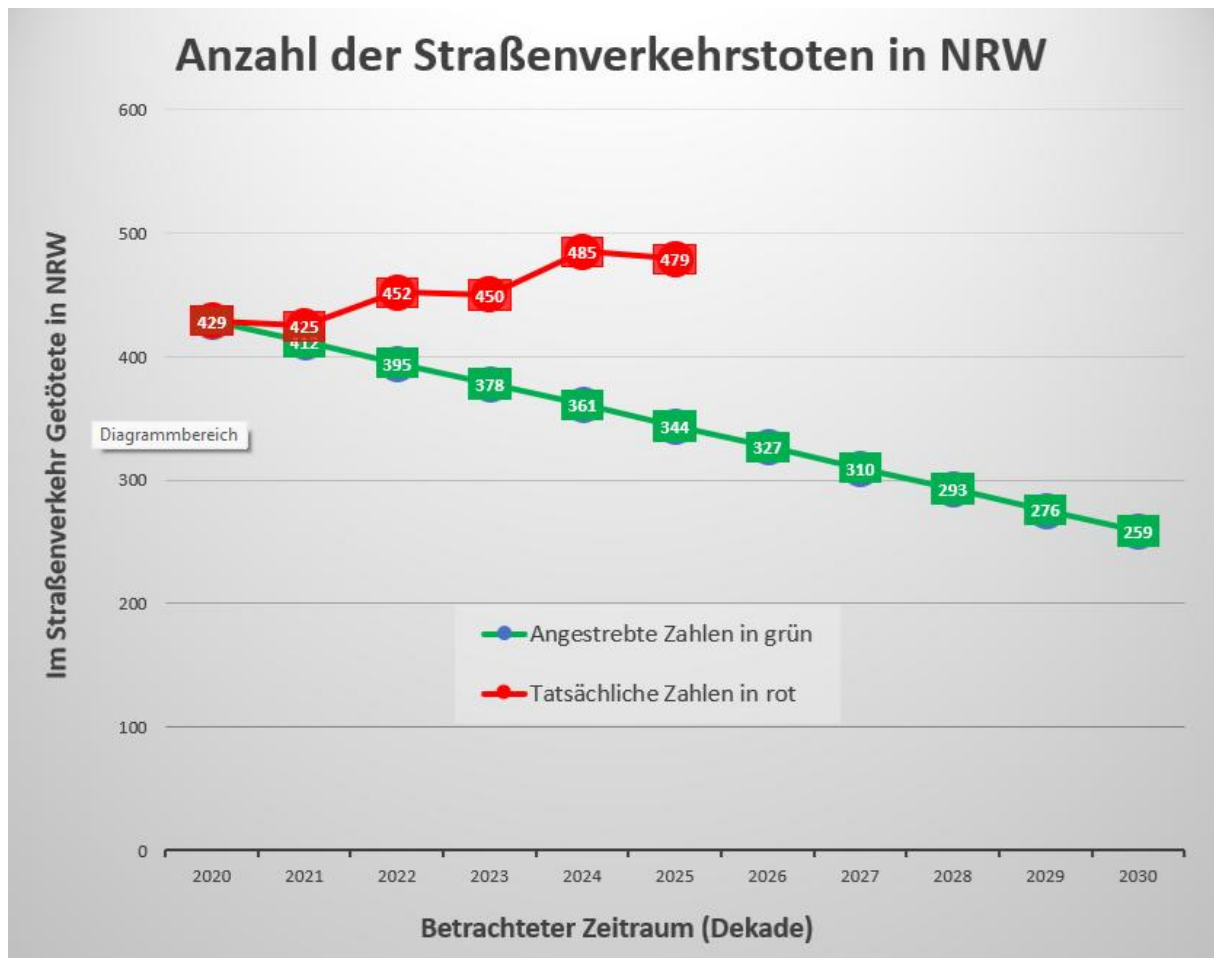
Verkehrsunfallbilanz 2025 Nordrhein-Westfalen

Feldversuch Tempo 80 auf Landstraßen

Von LPD a. D. Wolfgang Blindenbacher, DPoIG NRW-Expertengruppe Verkehr

In einer Pressemitteilung vom 25. Februar 2026 teilt das Statistische Bundesamt (Destatis) auf der Basis vorläufiger Ergebnisse mit, dass im Jahr 2025 in Deutschland 2.814 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr ums Leben gekommen sind – das sind rund 2 % oder 44 Todesopfer mehr als im Jahr 2024 (2.770 Todesopfer). Nach diesem Anstieg wird es nun noch deutlich schwerer, das angestrebte Ziel zu erreichen, das darin besteht, die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten von 2021 bis 2030 um insgesamt 40 Prozent zu reduzieren. Der Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates Manfred Wirsch kommentiert die aktuellen Zahlen wie folgt: „Jeden Tag stirbt alle drei Stunden ein Mensch auf unseren Straßen. Besonders gefährlich sind Landstraßen, auf denen die meisten tödlichen Unfälle passieren. Wir setzen auf das Bundesministerium für Verkehr, das jetzt als zentraler Akteur vorangehen und gemeinsam mit den Landesregierungen Maßnahmen umsetzen muss – auch wenn sie politisch unbequem sind. Tempolimits auf Landstraßen sind eine wirksame Maßnahme, um Menschenleben zu retten.“

Am 11. März 2026 wurde dann in Düsseldorf durch den Innenminister des Landes Nordrhein-Westfalen Herbert Reul die Verkehrsunfallstatistik 2025 für das Land Nordrhein-Westfalen vorgestellt. Das Kurzfazit lautete: „Weniger Tote, mehr Drogen am Steuer, mehr illegale Autorennen.“. In der weiteren Betrachtung ergeben sich u. a. folgende Daten: Die Polizei hat im vergangenen Jahr in Nordrhein-Westfalen rund 656.000 Verkehrsunfälle erfasst, das waren deutlich mehr als im Vorjahr. Dabei sind bei Straßenverkehrsunfällen 479 Menschen ums Leben gekommen – sechs Verkehrstote weniger als 2024. Diese leicht zurückgehende Zahl steht jedoch immer noch im krassen Widerspruch zu dem Ziel des aktuellen *Verkehrssicherheitsprogramms Nordrhein-Westfalen 2030*. Dort wird beschrieben: 40 % weniger Straßenverkehrstote bis zum Jahr 2030 (ausgehend vom Jahr 2020). Erich Rettinghaus, Vorsitzender des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen der deutschen Polizeigewerkschaft (DPoIG NRW), führt dazu aus: „Es ist nicht mehr hinnehmbar, dass die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Verkehrsteilnehmenden über die Jahre auf hohem Niveau stagniert.“. Wie stark die im *Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen 2030* angestrebte Entwicklung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten von der tatsächlich in Nordrhein-Westfalen zu beklagenden Getötetenzahlen abweicht, ist der auf das Jahr 2025 aktualisierten Grafik „Anzahl der Straßenverkehrstoten in NRW“ zu entnehmen.



Im Rahmen der „Verkehrsunfallbilanz 2025 Nordrhein-Westfalen“ führte Innenminister Herbert Reul mit Blick auf einzelne Verkehrsarten bzw. -beteiligungen ergänzend aus: Besonders auffällig ist der Bereich Radverkehr. An rund 34 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden sind Fahrrad- oder Pedelec-fahrende beteiligt. Dabei sind im vergangenen Jahr 106 Menschen ums Leben gekommen. Zugenommen haben auch Unfälle mit E-Scootern. 2025 sind rund 3.900 Menschen mit einem E-Scooter verunglückt, das bedeutet einen Anstieg von rund 50 Prozent. Ein weiterer Schwerpunkt der Jahresbilanz sind verbotene Kraftfahrzeugrennen. Insgesamt hat die Polizei in Nordrhein-Westfalen im Jahr 2025 rund 2.400 verbotene Kfz-Rennen registriert. Infolge derartiger Rennen kam es in 663 Fällen zu Verkehrsunfällen – dabei wurden 19 Menschen getötet. Bedenklich ist auch die Entwicklung bei Unfällen unter Alkohol- und Drogeneinfluss. Im Jahr 2025 haben sich mehr als 4.400 Unfälle unter Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln ereignet. Den größten Anteil hat Alkohol mit rund 3.270 Unfällen, 1.130 Unfälle gab es im Zusammenhang mit anderen berauschenden Mitteln.

Aus der Bandbreite der denkbaren Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit in Nordrhein-Westfalen, die zum großen Teil bereits an anderer Stelle thematisiert wurden, schlägt die Deutsche Polizeigewerkschaft Nordrhein-Westfalen nunmehr eine Aktivität vor, die durchgreifende reduzierende Wirkung auf die Zahl der Straßenverkehrstoten in Nordrhein-Westfalen haben könnte. Dazu sollte sich das Land

Nordrhein-Westfalen unter Anwendung der in § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) neu eingefügten „Experimentierklausel“ der Einführung von „Tempo 80 auf Landstraßen“ als groß angelegten Feldversuch widmen. Die einschlägige Bestimmung lässt ausdrücklich eine „... Erprobung geplanter ...verkehrsregelnder Maßnahmen.“ zu. Denn Landstraßen (Außerortsstraßen ohne Autobahnen), auf denen im Begegnungsverkehr Fahrzeuge mit jeweils bis zu 100 km/h aneinander vorbeifahren, stellen nun mal ein außerordentlich hohes Gefahrenpotential dar.

Landstraßen ist der größte Anteil der insgesamt auf bundesdeutschen Straßen getöteten Verkehrsteilnehmer zuzuordnen. Das kann u. a. durch eine aus dem November 2023 stammende Veröffentlichung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr belegt werden. Dort wird berichtet, dass nach den vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Unfallzahlen für das Jahr 2022 insgesamt 1.593 aller Verkehrstoten in Deutschland auf Landstraßen zu beklagen waren. Das macht mehr als 57 Prozent der Gesamtzahl der Getöteten (2.788) aus. Bemerkenswert dabei ist, dass Verkehrsunfälle auf Landstraßen bundesweit zwar nur knapp ein Viertel aller Unfälle mit Personenschaden ausmachen, diese dann jedoch überproportional häufig tödlich verlaufen. Gründe dafür sind u. a., dass es keine bauliche Trennung vom Gegenverkehr gibt sowie das Vorhandensein von gefährlichen Kreuzungen/Einmündungen, Kurven und Kuppen.

Bereits im Jahr 2015 widmete sich der 53. Deutsche Verkehrsgerichtstag in Goslar unter der Überschrift „Unfallrisiko Landstraße“ dieser Thematik. Dabei wurde schon damals u. a. folgende Empfehlung formuliert: „Zur Reduzierung schwerer Unfälle sollte die Regelgeschwindigkeit für Pkw und Lkw gleichermaßen bei 80 km/h liegen. ... Jedoch könnten entsprechend ausgebaute oder ertüchtigte Straßen danach weiter für Tempo 100 freigegeben werden.“. Als besonders zielführend wurde der Umstand bewertet, dass u. a. den beiden Fahrzeugarten Personenkraftwagen und Lastkraftwagen eine gleich hohe Höchstgeschwindigkeit zugeordnet würde. Mit dem dargestellten Ansatz käme es auf Landstraßen zu einer Harmonisierung der Geschwindigkeiten der dort anzutreffenden Fahrzeugarten (Pkw, Lkw, Krafträder, Kraftomnibusse, Wohnmobile, Kraftfahrzeuge mit Anhänger etc.) – viele gefahrenenerhöhende Überholvorgänge würden damit entbehrlich werden.

Erich Rettinghaus dazu: „Viele Argumente sprechen für einen Feldversuch, der in einem ersten Schritt auch auf besonders belastete Kreispolizeibehörden begrenzt werden könnte. Die dabei zu gewinnenden Erkenntnisse sollten dann Grundlage dafür sein, den Feldversuch weiter auszurollen. Was jetzt noch fehlt: Die dazu erforderlichen Entscheidungen sind zu treffen!“.