



Die Zahlen wirken nüchtern, beinahe technokratisch. Und doch erzählen sie eine Geschichte, die sich tief ins kollektive Bewusstsein eingraben sollte. Frankreich erlebt im Jahr 2025 eine Entwicklung, die viele längst überwunden glaubten: Die Zahl der Verkehrstoten steigt wieder. Nach vorläufigen Daten des Observatoire national interministériel de la sécurité routière kamen landesweit rund 3.513 Menschen auf den Straßen ums Leben, etwa zwei Prozent mehr als im Vorjahr. Kein explosionsartiger Anstieg, könnte man sagen. Aber einer mit Symbolkraft. Denn er beendet eine Phase relativer Stagnation und rüttelt an einem Grundversprechen moderner Verkehrspolitik: dass Fortschritt automatisch sicherer macht.

Die französische Regierung reagiert ungewohnt deutlich. Marie-Pierre Vedrenne, beigeordnete Ministerin im Innenressort, spricht nicht von Statistik, sondern von Schicksalen. Hinter jeder Zahl, so ihr wiederholter Appell, stehe ein zerstörtes Leben, eine Familie, die plötzlich mit einer Leerstelle leben müsse. Es ist ein Tonfall, der bewusst emotional bleibt. Vielleicht, weil reine Zahlen offenbar nicht mehr reichen, um Verhaltensänderungen auszulösen.

Wer genauer hinsieht, erkennt schnell: Die Ursachen für die steigende Mortalität sind weder neu noch überraschend. Sie wirken vielmehr wie ein Echo altbekannter Gefahren, die sich mit neuen Mobilitätsformen mischen. Überhöhte Geschwindigkeit, Alkohol am Steuer, fehlende Sicherheitsgurte – all das gehört seit Jahrzehnten zum traurigen Inventar der Unfallstatistik. Und dennoch scheinen diese Risiken wieder an Gewicht zu gewinnen, als habe sich eine gewisse Nachlässigkeit eingeschlichen. Man kennt die Regeln, man hat sie verinnerlicht, und genau darin liegt das Problem. Routine kann trügerisch sein.

Hinzu kommt eine veränderte Verkehrswirklichkeit. Die Städte sind voller geworden, die Straßen heterogener. Elektrische Tretroller, lange Zeit als Symbol urbaner Leichtigkeit gefeiert, tauchen zunehmend in Unfallberichten auf. Rund 80 Todesfälle im Zusammenhang mit motorisierten Kleinstfahrzeugen verzeichneten die Behörden 2025. Das klingt nach wenig, relativiert sich aber schnell, wenn man bedenkt, wie jung diese Form der Mobilität ist. Schutzkleidung fehlt oft, Verkehrsregeln werden ignoriert, und der öffentliche Raum wirkt plötzlich enger. Wer abends durch Paris oder Lyon geht, sieht das Dilemma mit bloßem Auge: Freiheit auf zwei kleinen Rädern, aber ohne Knautschzone.

Besonders alarmiert zeigt sich die Politik über einen Trend, der eher aus Partykellern als aus Fahrschulen stammt. Der missbräuchliche Konsum von Distickstoffmonoxid, besser bekannt als Lachgas, findet zunehmend seinen Weg ins Auto. Die Substanz, eigentlich ein medizinisches Hilfsmittel, wird als Rauschmittel genutzt – auch vor oder während der Fahrt. Vedrenne spricht von einem neuen „Fléau“, einer Plage, die schnelle gesetzliche Antworten verlange. Hier verschränken sich Verkehrssicherheit und gesellschaftliche Debatten über



Drogenkonsum auf beunruhigende Weise.

Doch Gesetze allein werden das Problem nicht lösen. Das weiß man in Frankreich aus Erfahrung. Ein Blick zurück genügt. In den 1970er Jahren gehörte das Land zu den traurigen Spitzenreitern Europas, was Verkehrstote anging. Erst massive Kampagnen, strenge Regeln und ein tiefgreifender kultureller Wandel brachten die Wende. Sicherheitsgurte, Tempolimits, Alkoholkontrollen – all das wurde nicht nur verordnet, sondern gesellschaftlich akzeptiert. Sicherheit wurde Teil der Alltagskultur. Genau diese Selbstverständlichkeit scheint heute Risse zu bekommen.

Die Ministerin spricht daher von einer „prise de conscience collective“, einer kollektiven Bewusstwerdung. Das klingt groß, fast pathetisch, trifft aber einen wunden Punkt. Verkehr ist kein abstraktes System, sondern ein soziales Geflecht. Jeder Fahrer, jede Fußgängerin, jeder Radler beeinflusst das Verhalten der anderen. Wenn Regeln als lästige Empfehlung wahrgenommen werden, kippt das Gleichgewicht. Dann reicht ein Moment der Unachtsamkeit, ein Blick aufs Smartphone, ein Glas zu viel. Zack – und das Leben nimmt eine andere Abzweigung.

Dabei geht es längst nicht nur um Autofahrer. Verwundbare Verkehrsteilnehmer rücken stärker in den Fokus: Fußgänger, Radfahrende, Nutzer von E-Scootern. Sie tragen das höchste Risiko, oft ohne es zu wollen. Infrastruktur, die auf schnelle Autos ausgelegt ist, passt schlecht zu langsamen Körpern. Hier prallen alte Planungsziele und neue Mobilitätsformen frontal aufeinander. Die Politik verspricht Anpassungen, bessere Wege, mehr Schutz. Aber auch hier gilt: Beton allein schafft keine Rücksicht.

Die steigende Zahl der Verkehrstoten wirkt deshalb wie ein Spiegel gesellschaftlicher Spannungen. Beschleunigung überall, Ablenkung permanent, Verantwortung fragmentiert. Manchmal fragt man sich, ob wir unterwegs noch wirklich präsent sind oder nur noch durchrauschen. Die Straße als Durchgangsraum, nicht mehr als gemeinsamer Ort. Und genau das macht sie gefährlich.

Frankreich steht damit an einem Punkt, der über Verkehrspolitik hinausweist. Es geht um das Verhältnis von Freiheit und Rücksicht, von Tempo und Maß. Die Zahlen von 2025 sind kein statistischer Ausrutscher, sondern ein Warnsignal. Ob daraus ein neuer Aufbruch entsteht oder nur ein kurzes Aufflackern der Debatte, hängt nicht allein von Gesetzen ab. Sondern von jedem Einzelnen, der den Schlüssel umdreht, den Roller startet oder die Straße überquert. Manchmal entscheidet ein kleiner Moment der Aufmerksamkeit über alles.

Autor: Daniel Ivers