

Vision Zero: Ja zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr!



44. Ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz
15. - 17. November 2019, Bielefeld

Antragsteller*in: Matthias Oomen (Berlin-Charlottenburg/Wilmersdorf KV)
Tagesordnungspunkt: V Verschiedenes

Antragstext

- 1 Seit den 1970er Jahren ist die Anzahl der Verkehrstoten in Deutschland deutlich gesunken.
- 2 Dies ist vor allen Dingen auf technische Maßnahmen zurückzuführen, die zum Zeitpunkt ihrer
- 3 Einführung durchaus unbeliebt und umstritten waren:
- 4 Als wirksamstes Mittel gegen insgesamt 21.332 Verkehrstote in BRD, DDR und West-Berlin pro
- 5 Jahr griffen die jeweiligen Gesetzgeberinnen zu Maßnahmen, wie etwa verpflichtende
- 6 Sicherheitsgurte und Kopfstützen, und setzten diese in einem Klima des Widerwillens auch
- 7 durch verstärkte Kontrollen hart durch.
- 8 In den weiteren Jahrzehnten kamen weitere technische Innovationen, wie etwa verbessertes
- 9 Sicherheitsglas, Antiblockiersysteme, Stabilitätsprogramme, Assistenzsysteme, Airbag oder
- 10 verbesserte Deformationszonen, hinzu und trugen ihren Beitrag zur Senkung der Verkehrstoten
- 11 bei. Die Politik unterstützte diese herstellerseitigen Bestrebungen durch die konsequente
- 12 Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen an lokalisierten Unfallschwerpunkten, ohne
- 13 jedoch diese Sachfrage befriedigend grundsätzlich zu lösen. Darüber hinaus wurde die
- 14 Qualifikation von Fahrzeugführer*innen durch fortlaufende Verbesserung der in Fahrschulen
- 15 vermittelten fahrtheoretischen und fahrpraktischen Inhalte erhöht.
- 16 Mit all diesen Maßnahmen waren und sind viele Ingenieurleistungen, Investitionen,
- 17 Schulungen, Verhaltensänderungen und Kontrollen verbunden. Daran werden wir GRÜNE auch
- 18 in
- 19 **Zukunft festhalten, denn die Anzahl der Verkehrsoffer ist nach wie vor zu hoch.**
- 20 **Höhere Anforderungen:**
- 21 **Die Anzahl der Verletzten im Straßenverkehr steigt wieder deutlich an**
- 22 Zwar sank in den letzten Jahrzehnten die Anzahl der Verkehrstoten im Vergleich zu den 1970er
- 23 Jahren deutlich und umfasste im Jahr 2017 noch 3.177 Personen, die Anzahl der Verletzten
- 24 nimmt aber in diesem Jahrzehnt eine sehr unerfreuliche Entwicklung. Im Jahr 2010 wurden
- 25 62.620 Personen im Straßenverkehr schwer verletzt, im Jahr 2017 waren es 66.495 Personen.
- 26 Im
- 27 Jahr 2010 wurden 308.550 Personen im Straßenverkehr leicht verletzt, im Jahr 2017 waren es
- 28 320.068 Personen. Insgesamt wurden im Jahr 2017 390.154 Personen durch Verkehrsunfälle
- 29 verletzt, ohne an den Verletzungsfolgen zu sterben.
- 30 Zunehmende Verkehrsdichte, gestiegene Motorleistungen und demographische
- 31 Herausforderungen
- 32 machen politisches Handeln somit auch in Zukunft notwendig. Denn hinter allen Verkehrsoffern
- 33 in diesen abstrakten, anonymen Zahlen stecken Eltern, Partner*innen, Kinder und Freunde, die
- 34 zurecht politisches Handeln einfordern. Dies gilt vor allen Dingen dann, wenn man bedenkt,

32 dass ein großer Teil der Geschädigten passiv und nicht schuldhaft zu Verkehrsopfern wurde,
33 sie also ohne eigene Verfehlung sterben oder ein Leben lang gezeichnet sind.

34 Daher wollen wir GRÜNE auch weiterhin die formellen und technischen Anforderungen an
35 Fahrzeuge bzw. Fahrzeugführer*innen steigern. Weil wir das Ziel haben, auch in Zukunft die
36 Anzahl der Verkehrsoffer zu reduzieren. Denn wir GRÜNE stehen für Mobilität, die von
37 Kindheit an bis in das hohe Alter Sicherheit bietet. Deshalb vertrauen wir auf die drei
38 bewährten Säulen: gute Qualifikation, modernste Technik, faire Verkehrsregeln. Hierbei
39 setzen wir auf folgende Einzelmaßnahmen:

40 **- Anforderungen an Fahrzeugführer*innen des Führerscheinsrechts -**

41

42 (Sämtliche nachfolgende Formulierungen zu "Anforderungen an Fahrzeugführer*innen des
43 Führerscheinsrechts" beziehen sich auf die Führerscheinklassen A1, A2, A, AM, B1, B17, B96,
44 BE oder äquivalent. Darüber hinaus bestehende oder weiter gehende Anforderungen für
45 Fahrzeugführer*innen der Führerscheinklassen C1, C1E, C3, CE, D1, D1E, D, DE, L und T oder
46 äquivalent sowie/oder Anforderungen an Berufskraftfahrer*innen oder Anforderungen des
47 Arbeitsrechtes bleiben davon unberührt und sollen bestehen bleiben, sofern das
48 Anforderungsniveau schon heute weitgehender ist. Fahrzeuge, die zum jetzigen Stand eine
49 Prüfbescheinigung oder weder Fahrerlaubnis noch Prüfbescheinigung erfordern, sind
50 grundsätzlich ausgenommen.)

51 **Gesundheitsprüfungen:**

52 **Regelmäßige Sehtests und Gesundheitsprüfungen schaffen Klarheit!**

53 Für ein sicheres Miteinander im Straßenverkehr ist die Fahrtüchtigkeit das A und O! Deshalb
54 wollen wir GRÜNE zukünftig Gewissheit über die gesundheitliche Eignung der Personen, die
55 sich motorisiert auf den Straßen bewegen. Regelmäßige Sehtests und ärztliche
56 Gesundheitsprüfungen sind für uns hier ein geeignetes Mittel, um jede*r
57 Verkehrsteilnehmer*in über die eigene Fahrtüchtigkeit Gewissheit zu geben und im Falle eines
58 Falles die Öffentlichkeit durch (vorläufigen) Führerscheinentzug zu schützen. Alle zwei
59 Jahre werden wir hier zukünftig Anforderungen stellen. Da Altersdiskriminierung für uns
60 grundsätzlich nicht in Frage kommt und ohnehin auch junge Menschen vor (schleichenden)
61 Verschlechterungen der Fahrtüchtigkeit nicht gefeit sind, werden wir allen
62 Fahrzeugführer*innen unabhängig ihres Alters diese Anforderungen stellen.

63 Wir wollen dabei kurze Wege beibehalten. So sollen die Sehtests auch zukünftig bei
64 Optiker*innen erfolgen können und die Gesundheitsnachweise pragmatisch und unter Kenntnis
65 möglicher Krankheitsverläufe durch Hausärzte erfolgen.

66 **Sachkundenachweis:**

67 **Neue Verkehrsregeln müssen alle kennen!**

68 ⋮ "Als ich den Führerschein gemacht habe, gab es das noch nicht!"

69 Viele von uns kennen diesen Ausspruch und er fasst ein Grundproblem des Führerscheinswesens
70 gut zusammen: Die lebenslange bedingungslose Erteilung der Fahrerlaubnis. Aber der
71 Straßenverkehr ist, auch hinsichtlich der Verkehrsregeln, heute ein anderer als 1978, 1998
72 oder 2018! Damit sich alle nach den gleichen Regeln bewegen können, ist es notwendig, dass
73 auch alle die gleichen Regeln kennen. Wir halten es sowohl für notwendig als auch für
74 zumutbar, dass Fahrzeugführer*innen sich über neue Verkehrsregeln und Verordnungen

75 informieren und diese neuerliche Sachkenntnis auch nachweisen. Wir werden zukünftig
76 bestehende Fahrerlaubnisse und neu erteilte Fahrerlaubnisse zeitlich begrenzen. Alle 5 Jahre
77 werden wir uns der Kenntnis über neue Verkehrsregeln und Verordnungen von motorisierten
78 Fahrzeugführer*innen vergewissern.

79 Wir werden dabei darauf achten, dass der Erwartungshorizont des Sachkundenachweises klar
80 formuliert ist und der Sachkundenachweis niederschwellig erbracht werden kann. Für evtl.
81 notwendige Schulungsfälle haben wir in Deutschland einen funktionierenden Wettbewerb der
82 Fahrschulen, so dass dieser auch überschaubare Kosten sicherstellen wird. Falls dennoch
83 erforderlich, werden wir die Höchstkosten des Sachkundenachweises in einer gesetzlichen
84 Kostenordnung klarstellen.

85 **Erste-Hilfe-Kurse:**

86 **Auf die Regelmäßigkeit kommt es an!**

87 Eine Fahrerlaubnis wird in Deutschland nur nach bestandem Erste-Hilfe-Kurs erteilt. Dies
88 hat seinen guten Grund, denn im Falle eines Unfalles entscheidet die Erste-Hilfe-Leistung
89 eindeutig und nachgewiesen in einem erheblichen Maße über die Unfallfolgen mit. Bislang sind
90 nach erteilter Fahrerlaubnis keine weiteren Erste-Hilfe-Kurse verpflichtend. Dies ist gleich
91 doppelt falsch, denn der Wissensstand über geeignete Maßnahmen zur Ersten-Hilfe-Anwendung
92 lässt im Laufe der Zeit bei fehlender Wiederholung zunehmend nach und es ist keineswegs so,
93 dass nur gut geschulte Fahranfänger*innen zur Ersten Hilfe verpflichtet sind. Jede*r von uns
94 ist zur Leistung der Ersten Hilfe verpflichtet und deshalb werden wir hier zukünftig alle
95 drei Jahre Auffrischkurse von motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen einfordern. Wir
96 orientieren uns dabei an den bestehenden zeitlichen Vorgaben für den Umgang mit vergleichbar

97 gefährlichen Maschinen in Industrie und Gewerbe. Die Pflicht zur Ersten-Hilfe-Leistung ist
98 für uns so unmissverständlich, dass wir die Verlängerung der Fahrerlaubnis damit verbinden
99 werden. Personengruppen, die von Berufswegen mit der Ersten Hilfe vertraut sind oder die auf
100 anderen Wegen - beispielsweise durch innerbetriebliche Erste-Hilfe-Kurse - Sachkunde
101 nachweisen können, werden wir von dieser Maßnahme ausnehmen.

102 **- Technische Maßnahmen für Neufahrzeuge -**

103 **Fahrtenschreiber:**

104 **Wissen, was passiert ist!**

105 Verkehrsunfälle passieren. Auch zukünftig. Aber wir wollen die Ursachen für Verkehrsunfälle
106 im Falle eines Falles sowohl forensisch, als auch wissenschaftlich auswerten können. Nur so
107 können wir Unfälle zukünftig mit der besten Wirkung vermeiden. Deshalb werden wir zukünftig
108 in Deutschland ausschließlich Fahrzeuge zulassen, die über einen digitalen Fahrtenschreiber
109 in einer vor Manipulationen geschützten Black Box verfügen. Davon erhoffen wir uns sowohl
110 einen wichtigen Beitrag zur Unfallprävention und zur technischen Fortentwicklung von
111 Infrastruktur und Fahrzeugen als auch für eine verbesserte Notfallrettung.

112 Datenschutz spielt für uns GRÜNE seit jeher eine wichtige Rolle. Deshalb werden wir hier
113 eine angemessene Güterabwägung sicherstellen und den Datenzugriff von staatlichen Organen
114 und der Versicherungswirtschaft so klar regeln, dass ein Zugriff wegen Lappalien
115 ausgeschlossen werden kann.

116 Notruf-Assistenzsysteme:**117 Wissen, was zu tun ist!**

118 Wir wollen, dass Verkehrsopfern möglichst schnell professionell geholfen werden kann.
119 Deshalb werden wir Notruf-Assistenzsysteme in allen Neufahrzeugen verbindlich einführen.
120 Bereits heute verfügen einige Fahrzeugmodelle über diese Innovation und sie hat bereits
121 wertvolle Beiträge zur Rettung von Leib und Leben geleistet. Dieses technische Hilfesystem
122 kann erkennen, ob ein Unfall passiert ist, und die Rettungsleitstelle automatisch über den
123 Unfall informieren. Dies ist in verschiedenen Szenarien, bspw. bei Ohnmacht oder Schock der
124 Insassen, ein wichtiger Beitrag zur Beschleunigung der Unfallrettung. Wir werden dabei
125 Fahrtschreiber und Notruf-Assistenzsysteme rechtlich so aufeinander abstimmen, dass bspw.
126 eine automatische Übertragung des Grades des Unfalles sowies dessen Verlauf an die
127 Rettungsleitstelle eine mögliche effektive Unfallrettung sicherstellen wird.

128 Bauartbedingter Unfallschutz:**129 Höchstmaß für mehr Sicherheit!**

130 Viele Verkehrsofper sind als Fußgänger*innen und Radfahrer*innen im Straßenverkehr
131 unterwegs. Sie verfügen über wenige bis keine Schutzmaßnahmen zur Reduzierung von
132 Unfallfolgen und sind demnach besonders auf andere Faktoren angewiesen. Ein wichtiger Faktor
133 ist hierbei die Bauweise von Kraftfahrzeugen. Je nachdem, wie ein Kraftfahrzeug konstruiert
134 ist, unterscheiden sich die Unfallfolgen für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen
135 erheblich. So hat bspw. eine stark erhöhte oder besonder starre Fahrzeugkonstruktion im
136 Falle einer Kollision erheblich negative Auswirkungen für andere Verkehrsteilnehmer*innen,
137 insbesondere Kleinkinder. Wir wollen jedoch, dass zukünftig eine verstärkte Orientierung an
138 den Sicherheitsbedürfnissen von anderen Verkehrsteilnehmer*innen erfolgt und sich dies auch
139 im Zulassungsrecht wiederfindet. Neufahrzeuge, die in staatlichen Kollisionsversuchen stark
140 negative Abweichungen der Sicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen aufweisen,
141 werden wir zukünftig nicht für den öffentlichen Straßenverkehr zulassen. Von diesem
142 Grundsatz werden wir abweichen, wenn die Fahrzeughalter*innen einer Berufs- oder
143 Tätigkeitsgruppe angehören, die einen tatsächlichen Bedarf an den Konstruktionsveränderungen
144 nachweisen kann. Hierbei werden wir jedoch eine räumliche Beschränkung der Zulassung, bspw.
145 grundsätzlich in Innenstädten oder außerhalb eines definierten Radius des Geschäftsgebietes,
146 vornehmen.

147 Es gibt einen Unterschied zwischen tatsächlichen Notwendigkeiten und gefühlten
148 Notwendigkeiten. Wir orientieren uns an den tatsächlichen Notwendigkeiten und stellen
149 darüber hinaus die objektive Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen über das subjektive
150 Sicherheitsgefühl einzelner Fahrzeugführer*innen.

151 - Ordnungsmaßnahmen für mehr Verkehrssicherheit -**152 Kreuzung und Einmündungen:****153 Freier Blick für und auf Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen!**

154 Kreuzungen und Einmündungen gehören zu den gefährlichsten Orten im Straßenverkehr.
Logisch,
155 hier kreuzen und überschneiden sich die Wege. Fußgänger*innen auf Gehwegen und

156 Fahrradfahrer*innen auf kombinierten Fuß- und Radwegen sind hier auf besondere Sicherheit
157 angewiesen. Zum einen, weil sie mitunter schnell zu übersehen sind, und zum anderen, weil
158 für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen die Unfallfolgen häufig besonders schwer sind.
159 Damit Kreuzungen und Einmündungen sicher sind, muss der Blick in diesen Bereichen
160 vollständig frei sein. Haltende oder parkende Autos werden hier schnell zur gefährlichen
161 Falle.

162 Wir GRÜNE betrachten den derzeitigen Schutzraum von 5 Metern ab dem Scheitelpunkt der
163 Kreuzung für nicht ausreichend genug, um Klarheit und den notwendigen Schutz zu
164 gewährleisten. Zum jetzigen Zeitpunkt kann dieser Schutzraum nur durch bürokratische und
165 teure bauliche Maßnahmen erweitert werden. Fahrzeugumsetzungen, die eigentlich dringend
166 notwendig wären, um Sicherheit bspw. für Schulwege zu garantieren, fallen heute schwer und
167 sind mit hohen bürokratischen Hürden verbunden. Wir werden daher diese Regelung
reformieren

168 und Schutzräume in den Kreuzungs- und Einmündungsbereichen mit einem zusätzlichen
169 Vorschriftenzeichen deutlicher kennzeichnen. Damit werden wir nicht wie jetzt mit einem
170 pauschalen, ggf. ungenügenden Sicherheitsbereich arbeiten, sondern den Kommunen ein
171 Instrument in die Hand geben, um Kreuzungen und Einmündungen mit reduziertem baulichen
172 Aufwand und damit unbürokratischer und preiswerter sicherer zu gestalten.

173 Dieses Vorschriftenzeichen wird sich von den bekannten Richtzeichen für Halte- oder
174 Parkverbot optisch deutlich unterscheiden, Verstöße gegen das Vorschriftenzeichen werden wir
175 im Bußgeldkatalog sehr empfindlich gegenüber von Verstößen gegen die bekannten
Richtzeichen

176 abheben, die Gefährdung wird eindeutiger benannt. Damit geben wir den Kommunen auch
mehr

177 Möglichkeiten in die Hand, um gefährdende Fahrzeuge schneller umsetzen zu können und
178 trotzdem die Verhältnismäßigkeit zu wahren.

179 **Bußgelder:**

180 **Für alle gleich ist nicht immer gerecht und wirkungsvoll!**

181 Bußgelder nehmen im Straßenverkehr die wichtige Funktion ein. Die Belehrung über
182 Fehlverhalten und damit verbundene Gefahren soll mit einem gewissen persönlichen Ärgernis
183 versehen werden und damit einen Lerneffekt sicherstellen. Dies ist zwingend notwendig, um
184 von Verfehlungen ausgehende Gefahren zukünftig zu vermeiden und den Verkehr damit
185 langfristig sicherer zu gestalten. Das Ärgernis durch das Bußgeld ist allerdings maßgeblich
186 davon abhängig, ob die Höhe des Bußgeldes auch wirklich ärgert! Der heutige Bußgeldkatalog
187 sieht für alle Einkommensschichten ein gleichbleibendes Bußgeld vor. Damit ist der Grad des
188 Lerneffektes für höhere Einkommensgruppen deutlich geringer als für niedrigere
189 Einkommensgruppen. Ein Rabatt für Gutverdiener*innen ist an dieser Stelle aber nicht
190 angebracht, denn von ihrem Fehlverhalten geht die gleiche Gefahr aus, wie durch das
191 Fehlverhalten von Geringverdiener*innen. Wir GRÜNE wollen zukünftig sicherstellen, dass der
192 wichtige Lerneffekt bei allen Einkommensgruppen in gleichem Maße sichergestellt werden kann.

193 Deshalb werden wir, auch um alle Verkehrsteilnehmer*innen vor den möglichen Gefahren zu
194 bewahren, Bußgeldhöhen zukünftig automatisiert an Einkommensgruppen anpassen. Hierbei
werden

195 wir einen automatisierten Datenabgleich mit den Finanzämtern vornehmen. Für den Fall, dass

196 das beim Finanzamt geltend gemachte Einkommen deutlich vom jeweiligen Fahrzeugwert
abweicht,

197 werden wir im Ausnahmefall auch den Fahrzeugwert als Bemessungsgrundlage zulassen.

198 Wir GRÜNE werden damit Bußgelder sowohl sozial gerechter, als auch im Endeffekt

199 wirkungsvoller gestalten und damit den sicherheitsrelevanten Lerneffekt erhöhen.

200 **Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen:**

201 **Regelungen vereinfachen!**

202 Die Folgen eines Unfalls hängen maßgeblich davon ab, welche Kräfte beim Unfall wirken. Ein
203 maßgeblicher Faktor für Kräfte ist die Geschwindigkeit. In den meisten europäischen Staaten

204 gelten, insbesondere auf Autobahnen, deutlich strengere Vorschriften für die zulässige

205 Höchstgeschwindigkeit. Die Folgen sind spürbar: Unter Berücksichtigung von korrektiven

206 Methoden zur Bewertung des Zustandes der Infrastruktur, der Verkehrsdichte und des

207 Ausbildungsstandes der Fahrzeugführer*innen weisen die Staaten mit Höchstgeschwindigkeit

208 immer eine niedrigere Rate an Toten und Verletzten je Autobahnpersonenkilometer auf, als

209 dies in Deutschland der Fall ist. Wir GRÜNE stehen für eine Kultur der angepassten

210 Geschwindigkeit. Wir wollen zukünftig die Frage der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf

211 Autobahnen verstärkt unter Sicherheitsaspekten stellen und vor allen Dingen

212 Fahrzeugführer*innen jederzeit Sicherheit darüber bieten, welche Höchstgeschwindigkeit

213 gerade gilt. Der derzeitige, mitunter schnell wechselnde Flickenteppich aus

214 Autobahnabschnitten mit oder ohne Höchstgeschwindigkeit steht dieser Sicherheit für

215 Verkehrsteilnehmer*innen eindeutig im Wege und erhöht auch die Gefahren auf Autobahnen

216 erheblich. Der existierende Schilderwald ist unübersichtlich und stellt ein eigenständiges

217 Sicherheitsrisiko dar.

218 Wir werden daher die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen grundsätzlich regeln und uns mit

219 maximal 120 km/h an den positiven Erfahrungswerten und der gelebten Praxis unserer

220 europäischen Nachbarn orientieren.

221 Wir GRÜNE fühlen uns 3.177 Verkehrstoten und 390.0154 teils schwer verletzten Personen im

222 Straßenverkehr verpflichtet. Wir sind der Gesellschaft gegenüber verantwortlich, bestehende

223 Defizite zu beseitigen und erkannte Gefahren abzuwenden. Dies tun wir durch gute

224 Qualifikation, modernster Technik und faire Verkehrsregeln.

weitere Antragsteller*innen

Andreas Spranger (KV Leipzig); André Stephan (KV Berlin-Tempelhof/Schöneberg); Lars Gindele (KV Potsdam); Anja Grabs (KV Oder-Spree); Rebecca Kubiak (KV Recklinghausen); Florian Winkler (KV Uckermark); Dominic Hallau (KV Bielefeld); Ralf Henze (KV Odenwald-Kraichgau); Nidal El Jarad (KV Ostprignitz-Ruppin); Claas Gieselmann (KV Nürnberg-Stadt); Fritz Lothar Winkelhoch (KV Oberberg); Gollaleh Ahmadi (KV Berlin-Spandau); Mathias Hasselmann (Barnim KV); Pascal Striebel (Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg KV); Dietmar Detert (KV Leipzig); Peter Alexander (KV Konstanz); Marie Heidenreich (KV Rostock); Karsten Finke (KV Bochum); John Liebau (Wittenberg KV); sowie 3 weitere Antragsteller*innen, die online auf Antragsgrün eingesehen werden können.