V-24

Vision Zero: Ja zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr!

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

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

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

Antragstext

Seit den 1970er Jahren ist die Anzahl der Verkehrstoten in Deutschland deutlich gesunken. Dies ist vor allen Dingen auf technische Maßnahmen zurückzuführen, die zum Zeitpunkt ihrer Einführung durchaus unbeliebt und umstritten waren:
Als wirksamstes Mittel gegen insgesamt 21.332 Verkehrstote in BRD, DDR und West-Berlin pro Jahr griffen die jeweiligen Gesetzgeberinnen zu Maßnahmen, wie etwa verpflichtende Sicherheitsgurte und Kopfstützen, und setzten diese in einem Klima des Widerwillens auch durch verstärkte Kontrollen hart durch.
In den weiteren Jahrzehnten kamen weitere technische Innovationen, wie etwa verbessertes Sicherheitsglas, Antiblockiersysteme, Stabilitätsprogramme, Assistenzsysteme, Airbag oder verbesserte Deformationszonen, hinzu und trugen ihren Beitrag zur Senkung der Verkehrstoten bei. Die Politik unterstützte diese herstellerseitigen Bestrebungen durch die konsequente Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen an lokalisierten Unfallschwerpunkten, ohne jedoch diese Sachfrage befriedigend grundsätzlich zu lösen. Darüber hinaus wurde die Qualifikation von Fahrzeugführer*innen durch fortlaufende Verbesserung der in Fahrschulen vermittelten fahrtheoretischen und fahrpraktischen Inhalte erhöht.

Mit all diesen Maßnahmen waren und sind viele Ingenieurleistungen, Investitionen, Schulungen, Verhaltensänderungen und Kontrollen verbunden. Daran werden wir GRÜNE auch in
Zukunft festhalten, denn die Anzahl der Verkehrsopfer ist nach wie vor zu hoch.

Höhere Anforderungen:
Die Anzahl der Verletzten im Straßenverkehr steigt wieder deutlich an

Zwar sank in den letzten Jahrzehnten die Anzahl der Verkehrstoten im Vergleich zu den 1970er Jahren deutlich und umfasste im Jahr 2017 noch 3.177 Personen, die Anzahl der Verletzten nimmt aber in diesem Jahrzehnt eine sehr unerfreuliche Entwicklung. Im Jahr 2010 wurden 62.620 Personen im Straßenverkehr schwer verletzt, im Jahr 2017 waren es 66.495 Personen. Im
Jahr 2010 wurden 308.550 Personen im Straßenverkehr leicht verletzt, im Jahr 2017 waren es 320.068 Personen. Insgesamt wurden im Jahr 2017 390.154 Personen durch Verkehrsunfälle verletzt, ohne an den Verletzungsfolgen zu sterben.

Zunehmende Verkehrsdichte, gestiegene Motorleistungen und demographische Herausforderungen
machen politisches Handeln somit auch in Zukunft notwendig. Denn hinter allen Verkehrsopfern in diesen abstrakten, anonymen Zahlen stecken Eltern, Partner*innen, Kinder und Freunde, die zurecht politisches Handeln einfordern. Dies gilt vor allen Dingen dann, wenn man bedenkt,

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

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

- Anforderungen an Fahrzeugführer*innen des Führerscheinrechts -

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

Gesundheitsprüfungen:
Regelmäßige Sehtests und Gesundheitsprüfungen schaffen Klarheit!

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

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

Sachkundenachweis:
Neue Verkehrsregeln müssen alle kennen!

> “Als ich den Führerschein gemacht habe, gab es das noch nicht!”

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

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

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

Erste-Hilfe-Kurse:
Auf die Regelmäßigkeit kommt es an!

Eine Fahrerlaubnis wird in Deutschland nur nach bestandenem Erste-Hilfe-Kurs erteilt. Dies hat seinen guten Grund, denn im Falle eines Unfalles entscheidet die Erste-Hilfe-Leistung eindeutig und nachgewiesen in einem erheblichen Maße über die Unfallfolgen mit. Bislang sind nach erteilter Fahrerlaubnis keine weiteren Erste-Hilfe-Kurse verpflichtend. Dies ist gleich doppelt falsch, denn der Wissensstand über geeignete Maßnahmen zur Ersten-Hilfe-Anwendung lässt im Laufe der Zeit bei fehlender Wiederholung zunehmend nach und es ist keineswegs so, dass nur gut geschulte Fahranfänger*innen zur Ersten Hilfe verpflichtet sind. Jede*r von uns ist zur Leistung der Ersten Hilfe verpflichtet und deshalb werden wir hier zukünftig alle drei Jahre Auffrischungskurse von motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen einfordern. Wir orientieren uns dabei an den bestehenden zeitlichen Vorgaben für den Umgang mit vergleichbar gefährlichen Maschinen in Industrie und Gewerbe. Die Pflicht zur Ersten-Hilfe-Leistung ist für uns so unmissverständlich, dass wir die Verlängerung der Fahrerlaubnis damit verbinden werden. Personengruppen, die von Berufswegen mit der Ersten Hilfe vertraut sind oder die auf anderen Wegen - beispielsweise durch innerbetriebliche Erste-Hilfe-Kurse - Sachkunde nachweisen können, werden wir von dieser Maßnahme ausnehmen.

- Technische Maßnahmen für Neufahrzeuge -

Fahrtenschreiber:
Wissen, was passiert ist!

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

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

Notruf-Assistenzsysteme:
Wissen, was zu tun ist!

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

Bauartbedingter Unfallschutz:
Höchstmaß für mehr Sicherheit!

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

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

- Ordnungsmaßnahmen für mehr Verkehrssicherheit -

Kreuzung und Einmündungen:
Freier Blick für und auf Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen!

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

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

Wir GRÜNE betrachten den derzeitigen Schutzraum von 5 Metern ab dem Scheitelpunkt der Kreuzung für nicht ausreichend genug, um Klarheit und den notwendigen Schutz zu gewährleisten. Zum jetzigen Zeitpunkt kann dieser Schutzraum nur durch bürokratische und teure bauliche Maßnahmen erweitert werden. Fahrzeugumsetzungen, die eigentlich dringend notwendig wären, um Sicherheit bspw. für Schulwege zu garantieren, fallen heute schwer und sind mit hohen bürokratischen Hürden verbunden. Wir werden daher diese Regelung reformieren
und Schutzräume in den Kreuzungs- und Einmündungsbereichen mit einem zusätzlichen Vorschriftenzeichen deutlicher kennzeichnen. Damit werden wir nicht wie jetzt mit einem pauschalen, ggf. ungenügenden Sicherheitsbereich arbeiten, sondern den Kommunen ein Instrument in die Hand geben, um Kreuzungen und Einmündungen mit reduziertem baulichen Aufwand und damit unbürokratischer und preiswerter sicherer zu gestalten.

Dieses Vorschriftenzeichen wird sich von den bekannten Richtzeichen für Halte- oder Parkverbot optisch deutlich unterscheiden, Verstöße gegen das Vorschriftenzeichen werden wir im Bußgeldkatalog sehr empfindlich gegenüber von Verstößen gegen die bekannten Richtzeichen
abheben, die Gefährdung wird eindeutiger benannt. Damit geben wir den Kommunen auch mehr
Möglichkeiten in die Hand, um gefährdende Fahrzeuge schneller umsetzen zu können und trotzdem die Verhältnismäßigkeit zu wahren.

Bußgelder:
Für alle gleich ist nicht immer gerecht und wirkungsvoll!

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

Deshalb werden wir, auch um alle Verkehrsteilnehmer*innen vor den möglichen Gefahren zu bewahren, Bußgeldhöhen zukünftig automatisiert an Einkommensgruppen anpassen. Hierbei werden
wir einen automatisierten Datenabgleich mit den Finanzämtern vornehmen. Für den Fall, dass

das beim Finanzamt geltend gemachte Einkommen deutlich vom jeweiligen Fahrzeugwert abweicht,
werden wir im Ausnahmefall auch den Fahrzeugwert als Bemessungsgrundlage zulassen.

Wir GRÜNE werden damit Bußgelder sowohl sozial gerechter, als auch im Endeffekt wirkungsvoller gestalten und damit den sicherheitsrelevanten Lerneffekt erhöhen.

Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen:
Regelungen vereinfachen!

Die Folgen eines Unfalls hängen maßgeblich davon ab, welche Kräfte beim Unfall wirken. Ein maßgeblicher Faktor für Kräfte ist die Geschwindigkeit. In den meisten europäischen Staaten gelten, insbesondere auf Autobahnen, deutlich strengere Vorschriften für die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Die Folgen sind spürbar: Unter Berücksichtigung von korrektiven Methoden zur Bewertung des Zustandes der Infrastruktur, der Verkehrsdichte und des Ausbildungsstandes der Fahrzeugführer*innen weisen die Staaten mit Höchstgeschwindigkeit immer eine niedrigere Rate an Toten und Verletzten je Autobahnpersonenkilometer auf, als dies in Deutschland der Fall ist. Wir GRÜNE stehen für eine Kultur der angepassten Geschwindigkeit. Wir wollen zukünftig die Frage der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen verstärkt unter Sicherheitsaspekte stellen und vor allen Dingen Fahrzeugführer*innen jederzeit Sicherheit darüber bieten, welche Höchstgeschwindigkeit gerade gilt. Der derzeitige, mitunter schnell wechselnde Flickenteppich aus Autobahnabschnitten mit oder ohne Höchstgeschwindigkeit steht dieser Sicherheit für Verkehrsteilnehmer*innen eindeutig im Wege und erhöht auch die Gefahren auf Autobahnen erheblich. Der existierende Schilderwald ist unübersichtlich und stellt ein eigenständiges Sicherheitsrisiko dar.

Wir werden daher die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen grundsätzlich regeln und uns mit maximal 120 km/h an den positiven Erfahrungswerten und der gelebten Praxis unserer europäischen Nachbarn orientieren.

Wir GRÜNE fühlen uns 3.177 Verkehrstoten und 390.0154 teils schwer verletzten Personen im Straßenverkehr verpflichtet. Wir sind der Gesellschaft gegenüber verantwortlich, bestehende Defizite zu beseitigen und erkannte Gefahren abzuwenden. Dies tun wir durch gute 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.