



## **Stellungnahmen von Bundesparteien zur Verkehrsunfallprävention und zum Unfallopferschutz (Wahlprüfsteine)**

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) hat Bundesparteien nach ihren Stellungen zur Verbesserung der Unfallprävention und des Unfallopferschutzes befragt.

Die VOD betreibt damit keine Lobbyarbeit für eine kleine Interessensgruppe. Jahr für Jahr werden in Deutschland fast 400.000 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen verletzt. Jeder Mensch kann jederzeit zum Unfallopfer werden. Die VOD bittet Bürgerinnen und Bürger deshalb, die Antworten der Parteien auch mit den Augen und Emotionen von Verkehrsunfallopfern zu lesen: „Wie geht es Menschen nach einem schweren Verkehrsunfall? Was ist, wenn ich selbst in eine so furchtbare Situation gerate? Wäre der Unfall durch bessere staatliche Regelungen vermeidbar gewesen? Wer hilft mir in der Not, wenn Versicherungen mich im Stich lassen?“

Jeder Mensch hat laut Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland ein Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Deshalb muss der Staat alles, was möglich und verhältnismäßig ist, unternehmen, um seine Bürgerinnen und Bürger zu schützen – auch im Straßenverkehr.

Eine Nagelprobe für die Beurteilung von Strategien und Maßnahmen zur Vermeidung von schweren Unfällen ist nach Auffassung der VOD das Verhältnis der Parteien zu Geschwindigkeiten innerorts, auf Landstraßen und auf Autobahnen. Eine Reduktion der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten verringert nachweislich die Anzahl der schweren Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten. Dies gilt besonders für die vulnerablen Gruppen im Straßenverkehr: Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind – und hier nochmals besonders Kinder, Jugendliche und Ältere. Bedeutsam ist deshalb auch, ob die Antworten der Parteien hauptsächlich die Sicht der Autofahrenden wiedergeben oder ob sie sich auf den Schutz aller Menschen im Straßenverkehr beziehen.

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland hat die Parteien zur Beantwortung von acht Fragen und Forderungen zur Unfallprävention und zum Unfallopferschutz gebeten:

**1 Eine Reduktion der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten verringert nachweislich die Anzahl der schweren Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten. Wie steht Ihre Partei zur Einführung eines generellen Tempolimits von 30 km/h innerorts (mit der Möglichkeit für begründete Ausnahmen)?**

**CDU/CSU:** Die geltende Regelhöchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts hat sich bewährt. Eine Absenkung auf 30 km/h sollte nur dort erfolgen, wo es auch tatsächlich Sinn macht, z. B. vor Schulen oder Kitas. Das ist bereits heute möglich.

**SPD:** Wir wollen in Modellprojekten Tempo 30 km/h als neue Regelgeschwindigkeit testen.

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:** Ja, ein generelles Tempolimit von 30 km/h innerorts ist grüne Programmatik. In der Tat minimiert Tempo 30 km/h innerorts Anzahl und Schwere von Unfällen. Dass Deutschland sein Verkehrssicherheitsziel 2020 so deutlich verfehlt hat und immer noch viel zu viele Menschen Opfer von Verkehrsunfällen werden, ist ein andauernder Skandal der deutschen Verkehrspolitik! Das allgegenwärtige Bekenntnis zur "Vision Zero" muss endlich politisch unterfüttert und konkret umgesetzt werden. Deswegen wollen wir GRÜNE die Straßenverkehrsordnung reformieren und dabei u.a. das Regel-Ausnahme-Verhältnis in Bezug auf Tempo 30 ändern. Tempo 30 soll innerorts Regelgeschwindigkeit werden und Städte und Gemeinden sollen über begründete Ausnahmen entscheiden können.

**FDP:** Ein pauschales Tempolimit innerorts von 30 km/h löst die Probleme nicht. Vielmehr führt es zu mehr Staus, Verstößen und weniger Akzeptanz. Damit ist der Verkehrssicherheit nicht gedient. Wir wollen stattdessen den Kommunen mehr Möglichkeiten geben, gezielt Verkehrsmaßnahmen zu treffen. Das kann auch in Einzelfällen lokale Geschwindigkeitsbeschränkungen einschließen. Gleichzeitig setzen wir auf die Nutzung intelligenter Verkehrslenkung, damit insbesondere Innenstädte entlastet werden und Risiken sinken.

**DIE LINKE:** Das entspricht unseren Forderungen. Wir wollen innerorts Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit einführen, um die Städte lebenswerter zu machen und den Fuß- und Fahrradverkehr sicherer zu machen. Ausnahmen hiervon für einige Hauptverkehrsstraßen sollen möglich bleiben. Leider wird in den Städten derzeit eher auf- als abgerüstet, wenn man sich die immer größer werdenden Fahrzeuge anschaut. Insbesondere in den Städten braucht es ein achtsames Miteinander auf den Straßen, teilen sich die verschiedenen Verkehrsmittel den knappen Raum, benötigen Radfahren und zu Fuß gehen dringend mehr Platz.

**2 Eine Reduktion der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten verringert nachweislich die Anzahl der schweren Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten. Wie steht Ihre Partei zur Senkung des Tempolimits für Pkw und Motorräder auf Landstraßen auf 80 km/h?**

**CDU/CSU:** Eine generelle Absenkung des Tempolimits für Pkw und Motorräder auf Landstraßen auf 80 km/h lehnen CDU und CSU ab. Eine Absenkung sollte nur dort erfolgen, wo es aus Sicherheitsgründen Sinn macht, z. B. auf schmalen Teilstücken von Landstraßen.

**SPD:** Auf schmalen und damit insbesondere in Begegnungssituationen besonders gefährlichen Landstraßen sind wir für eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h. Die Effekte einer allgemeinen Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen sollen unserer Meinung nach in einem Modellversuch untersucht werden.

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:** Landstraßen sind die gefährlichsten Straßen mit den meisten tödlichen Unfällen. Oft wird dort unverhältnismäßig gerast und gefährdend gefahren. Aus Gründen der Verkehrssicherheit aber auch den Klimaschutz setzen wir GRÜNE uns für Tempo 80 auf zweispurigen Landstraßen ein.

**FDP:** Ein generelles Tempolimit von 80 km/h auf Landstraßen wird nur wenig Wirkung zeigen, da die größte Gefahr für die Verkehrssicherheit von Fahrerinnen und Fahrern ausgeht, die sich nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten. Das wichtigste Instrument zur Erhöhung der Sicherheit auf Landstraßen ist die konsequente Geschwindigkeitskontrolle und Sanktion durch die Polizei. Zusätzlich muss dafür Sorge getragen werden, dass Risikostellen mit niedrigeren Tempovorgaben und gut sichtbaren Hinweisen neutralisiert werden. Insbesondere für bekannte Motorradstrecken gilt es zudem, passive Schutzplanken zu ergänzen.

**DIE LINKE:** Ja. Wir wollen für die überwiegende Mehrheit der Landstraßen ohne bauliche Trennung der Fahrspuren Tempo 80 als Höchstgeschwindigkeit einführen. Dies empfiehlt auch der Deutsche Verkehrsgerichtstag. Nur wenige Prozent der zweispurigen Straßen sind bezüglich der Sicherheitsstandards unbedenklich. Wir wollen ein umfangreiches Sanierungsprogramm für Straßen, das mit Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wie Schutzplanken an Alleen, Rüttelstreifen am Fahrbahnrand und flächendeckendem Unterfahrschutz für Motorradfahrer:innen verbunden wird.

### **3 Eine Reduktion der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten verringert nachweislich die Anzahl der schweren Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten. Wie steht Ihre Partei zur Einführung eines generellen Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen?**

**CDU/CSU:** An Gefahrenstellen oder aus Gründen des Lärmschutzes kann bereits heute die Geschwindigkeit beschränkt werden. Dies ist auch richtig und wichtig. Ein generelles Tempolimit auf Autobahnen lehnen CDU und CSU dagegen klar ab. Stattdessen setzen wir auf innovative, moderne und smarte Verkehrssteuerung.

**SPD:** Die SPD setzt sich für eine allgemeine zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen von 130 km/h ein.

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:** Umfragen zeigen regelmäßig, dass sich eine Mehrheit der Bürger\*innen die Einführung eines Sicherheitstempes auf allen Autobahnen wünscht. Die Einführung von 130 km/h auf Autobahnen würde die subjektive wie objektive Sicherheit deutlich erhöhen. Eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit verhindert krasse Geschwindigkeitsunterschiede und dadurch verursachte gefährliche Verkehrssituationen, es sorgt für einen ruhigeren, entspannteren und effizienteren Verkehrsfluss und verringert Staus. Weiterhin unterstützt ein Tempolimit die Ausweitung von Elektromobilität und Automatisierung sowie grundsätzlich eine Veränderung der Verkehrskultur, die nicht länger auf das mögliche Ausfahren von PS- und Geschwindigkeitspotenzialen abzielt. Jeder schwere

Verkehrsunfall ist eine menschliche Tragödie und zieht hohe gesellschaftliche Kosten nach sich. Deutschland sollte seinen klima- und verkehrssicherheitspolitischen Sonderweg endlich aufgeben.

**FDP:** Wir brauchen keine generellen Tempolimits, sondern eine sachliche Debatte über die Chancen der digitalen Verkehrssteuerung, die sich nach Verkehrsaufkommen und Wetterverhältnissen richtet. Das ist eine mögliche Basis für einen gesellschaftlichen Konsens. Gerade auf den Autobahnen und in den Städten bieten intelligente Anwendungen für Verkehrsschilder oder Ampeln ein enormes Potential, Gefahrenzonen zu entschärfen und auch kurzfristig auftretenden Problemen, etwa nach Unfällen, schnell und gezielt entgegenzuwirken.

**DIE LINKE:** Ja, wir setzen uns seit Jahren sogar für ein Tempolimit von 120 Stundenkilometern auf Autobahnen als Höchstgeschwindigkeit ein. Ein Tempolimit rettet Menschenleben und schützt das Klima - und ist eine der kostengünstigsten Maßnahmen überhaupt. Es ist völlig unverständlich, warum Deutschland hier weiterhin weltweit die absolute Ausnahme ist. Die Wirksamkeit eines solchen Tempolimits ist völlig unstrittig, dies zeigt u.a. die Einführung von Tempo 130 auf der BAB A 24 zwischen dem Autobahndreieck Havelland und dem Autobahndreieck Wittstock/Dosse auf einem Streckenabschnitt von 62 km, die zu einer deutlichen Reduzierung der Zahl der Unfälle, der Getöteten und der Verletzten - es wurde annähernd eine Halbierung der Zahl der Verletzten erreicht - führte. Zudem ermöglicht es den meisten ein stress- und angstfreieres Fahren.

#### **4 Repräsentative Umfragen zeigen, dass eine deutliche Mehrheit in der Bevölkerung der Ansicht ist, dass der Konsum von Alkohol und das nachfolgende Führen eines Fahrzeugs im Straßenverkehr zu verbieten sind. Wie steht Ihre Partei zu einem Alkoholverbot am Steuer?**

**CDU/CSU:** Die bestehenden Promillegrenzen sind aus unserer Sicht sachgerecht und für die Verkehrssicherheit ausreichend.

**SPD:** Alkohol trinken und ein Auto führen gehören nicht zusammen. Wir wollen daher den Einsatz von Alkohol-Interlock-Systemen für alkoholauffällige Autofahrer\*innen in Pilotprojekten testen. Wir wollen außerdem einen mit einer Geldbuße zu ahnenden Ordnungswidrigkeitstatbestand für Radfahrer\*innen bei 1,1 Promille im Straßenverkehr einführen.

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:** Alkohol hat beim Führen eines Fahrzeugs im Straßenverkehr nichts zu suchen. Insbesondere wer mit Auto, Motorrad oder Lkw unterwegs ist, trägt eine besondere Verantwortung für andere, mutmaßlich "schwächere" Verkehrsteilnehmer. Wir GRÜNE setzen uns daher dafür ein, die Promille-Grenze weiter abzusenken.

**FDP:** Die 0,5 Promille-Grenze hat sich in Deutschland bewährt. Durch das komplette Alkoholverbot für Fahranfänger sowie Fahrer unter 21 Jahren sowie die Möglichkeit, bereits bei 0,3 Promille einzugreifen, wenn Gefahr droht, ist eine weitere Verschärfung nicht nötig. Wichtig ist vielmehr, geltendes Recht durchzusetzen und betrunkene Fahrerinnen und Fahrer effektiv aus dem Verkehr zu ziehen. Statt Bürgerinnen und Bürger durch Verbotspolitik zu verunsichern, braucht es daher vor allem eine personell besser ausgestattete Polizei.

**DIE LINKE:** Ja, die 0,0-Promille-Grenze im Straßenverkehr muss endlich kommen - dafür hat sich auch der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium schon vor einiger Zeit ausgesprochen. Mit der derzeitigen Regelung, dass erst ab 0,5 Promille das Fahren eines Kraftfahrzeugs bestraft wird, täuscht man vor, dass das Fahren unter diesem Wert ungefährlich und legal sei. Das ist ein Trugschluss, den viele mit ihrer Gesundheit oder sogar mit ihrem Leben bezahlen - und nicht selten trifft es vollkommen Unbeteiligte. Es ist besser, wenn Klarheit herrscht und es eben nicht heißt, ein Bier (oder ein Wein) geht noch - und dann ist es eben doch das Glas zu viel. Aber auch die unzureichende Kontrolldichte wegen der vielfach erfolgten Einsparungen bei der Polizei sind ein großes Problem. Denn die Chancen, z.B. mit Alkohol am Steuer nicht "erwischt" zu werden, sind so groß, dass dies viele dazu verleitet, es zu probieren - und damit andere zu gefährden.

### **5 Ein Masterplan wäre ein wesentlicher Schritt in Richtung erhöhter Resilienz des Verkehrssystems. Wie steht Ihre Partei zur Erstellung eines Masterplans „Verkehrssicherheitsmaßnahmen des Bundes und der Länder“ mit konkreten, einklagbaren Zielsetzungen?**

**CDU/CSU:** Das Bundeskabinett hat Anfang Juni dieses Jahres das neue Verkehrssicherheitsprogramm der unionsgeführten Bundesregierung für die Jahre 2021 bis 2030 beschlossen. Im vergangenen Mai haben Bund, Länder und Gemeinden zudem den „Pakt für Verkehrssicherheit“ ins Leben gerufen. Es kommt nun darauf an, die geplanten Maßnahmen umzusetzen, um der „Vision Zero“ einen weiteren Schritt näher zu kommen.

**SPD:** Die SPD setzt sich für ein verbindliches, mit konkreten Maßnahmen hinterlegtes Verkehrssicherheitsprogramm ein. Bereits im Erarbeitungsprozess des kürzlichen vorgelegten Verkehrssicherheitsprogramms 2030 haben wir uns dafür stark gemacht, das BMVI ist hier aber trotz guter Ansätze hinter den Möglichkeiten zurückgeblieben.

Die Definition eines einklagbaren Zielwertes, etwa hinsichtlich der Reduktion der Anzahl im Straßenverkehr verletzter Personen, ist nicht sinnvoll, da in diese von Bund und Ländern nicht beeinflussbare Variablen eingehen.

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:** Das neue Verkehrssicherheitsprogramm 2030 der Bundesregierung ist aus unserer Sicht nicht ausreichend konkret und wird erneut nicht zu einer signifikanten Absenkung der Verkehrsoferzahlen führen. Wir GRÜNE setzen uns stattdessen dafür ein, im Straßenverkehrsgesetz und in der Straßenverkehrsordnung den Aspekt der Verkehrssicherheit und das Ziel der "Vision Zero" fest zu verankern. Die Bund-Länder-Kooperation wollen wir verstärken und bundesseitig Länder und Kommunen bei der Arbeit für mehr Verkehrssicherheit unterstützen.

**FDP:** Bund und Länder sind bestrebt, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die konsequent sinkenden Todeszahlen im Verkehr sind ein Zeichen für den Erfolg dieses Vorgehens. Die Ausweitung des bisherigen Handelns, etwa durch eine konsequente Beschleunigung bei Planung und Bau, ist für uns wichtig und richtig. Die Schaffung zusätzlicher Rechtsansprüche dagegen lehnen wir ab, denn so droht der bisherige Prozess durch Klagewellen und Verteilungskämpfe lahmgelegt zu werden.

**DIE LINKE:** Wir würden einen solchen Masterplan begrüßen. Klar ist, dass wir eine enge Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern brauchen, und eine Bundesregierung, die

mutig voranschreitet und die nicht länger politisch auf der Bremse steht und die Verkehrssicherheit nur unter ferner liefen behandelt. Wir brauchen vor allem mehr Verbindlichkeit, Schluss mit den Absichtserklärungen, die dann doch meist folgenlos bleiben. Erforderlich ist eine klare Verpflichtung der Akteure aller politischen Ebenen für die Vision Zero mit eindeutigen und anspruchsvollen Zwischenzielen. Werden diese gesetzlich klar definiert, dann bei deren nicht-Erreichen zusätzliche Maßnahmen prinzipiell auch einklagbar sein, wie das aufsehenerregende Urteil des Bundesverfassungsgerichtes vom 29. April diesen Jahres zum Klimaschutzgesetz gezeigt hat.

**6 Verkehrsunfallopfer, die faktisch die Beweislast tragen für die ihnen zugefügten Schäden, müssen in Deutschland manchmal Jahre um Versicherungsleistungen kämpfen. Plant Ihre Partei zur Verbesserung der Rechtsstellung sowie der Rehabilitation von Verkehrsunfallopfern Verbesserungsmaßnahmen?**

**CDU/CSU:** Es ist ein Grundsatz des deutschen Zivilprozessrechtes, dass derjenige, der einen Anspruch geltend macht, die anspruchsbegründenden Tatsachen beweisen muss. Ob jemand „Opfer“ ist, kann nicht alleine anhand von Schäden oder Verletzungen beurteilt werden, da auch der am Körper Verletzte alleine oder zum Teil am Unfall schuld sein kann. Änderungen sind daher nicht geplant.

**SPD:** Das bestehende System bietet mit der Gefährdungshaftung im Straßenverkehr bereits einen guten Schutz für Betroffene. Wird bei einem Unfall ein Mensch verletzt, haftet grundsätzlich der Halter des Fahrzeuges. Wenn dieser das Mitverschulden des Opfers sieht, muss er es beweisen. Dennoch sehen wir, dass es immer wieder Fälle gibt, in denen in langwierigen Verfahren Auseinandersetzungen zum Beispiel über die Höhe der Schäden des Opfers geführt werden. Kann ein Opfer die Kosten für einen Verfahrensbeistand in diesen Prozessen nicht selbst tragen, weil z.B. das Einkommen zu gering ist, hat es die Möglichkeit, Prozesskostenhilfe zu beantragen. Wichtig wird sein, Versicherte künftig noch besser über ihre bestehenden Rechte aufzuklären. Außerdem werden wir prüfen, inwiefern wir die Rechtsstellung von Verkehrsopfern insbesondere in Rechtsstreitigkeiten mit Versicherungen in Zukunft weiter stärken können.

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:** Das Unfallopfer braucht in dieser Situation ohne Frage einen spezialisierten Rechtsbeistand, denn die Regulierung von Personenschäden gestaltet sich oft schwierig und die erfolgreiche Geltendmachung aller bestehenden Ansprüche gelingt nur, wenn von Anfang an die notwendigen Schritte eingeleitet wurden, und alles richtig bedacht worden ist. Diese komplexe Aufgabe ist bei einer entsprechend spezialisierten Anwält\*in den richtigen Händen, denn das Recht bietet für viele der hier relevanten Problemlagen gute Instrumente. Dazu gehört auch, dass die Kosten des Rechtsbeistands bei einem unverschuldeten Unfall im Rahmen der Haftung zulasten der Unfallverursacher\*in gehen. Dennoch muss es unser Bestreben sein, bestehende Lücken zu schließen und Verfahren soweit möglich zu beschleunigen, damit die oder der Geschädigte möglichst umfassend und möglichst schnell zu ihrem oder seinem Recht kommt.

**FDP:** Unnötige bürokratische Hürden, die eine Wiedergutmachung verzögern, wollen wir abbauen. Darüber hinausgehend prüfen wir weitere Verbesserungsmaßnahmen.

**DIE LINKE:** Das deutsche Zivilrecht beruht auf dem Grundsatz, dass der/die Anspruchsteller\*in die Rechtmäßigkeit seines/ihres Anspruchs beweisen muss, gleich ob er/sie Verbraucher\*in oder Unfallgeschädigte ist. Diesen Grundgedanken stellen wir nicht in Frage. Gleichwohl sehen wir Verbesserungsbedarf bei der Anspruchsdurchsetzung nach einem Verkehrsunfall gegenüber einer Versicherung. Wichtig für DIE LINKE ist, dass Unfallopfer schnell und unbürokratisch Unterstützung und Entschädigungsleistungen erhalten. Langjährige Kämpfe um Versicherungsleistungen sind für uns nicht akzeptabel. Über das WIE bedarf es weiterer Diskussionen. So könnten wir uns eine Frist für die Zahlung der Entschädigungsleistung nach Eingang eines Versicherungsfalles vorstellen, wenn der/die Geschädigte alle formalen Voraussetzungen erfüllt hat, auch wenn der Versicherungsfall noch nicht abschließend geprüft ist. Ebenso könnte geregelt werden, dass ein einfaches ärztliches Gutachten für den Nachweis ausreicht, dass ein Personenschaden entstanden ist, der mit großer Wahrscheinlichkeit auf den Unfall zurückzuführen ist. Der Versicherung sollte es dann jedoch auch zustehen, das Gegenteil zu beweisen und unberechtigte Zahlungen zurückfordern zu können.

**7 Unfallopfer können sich im Falle erheblicher gesundheitlicher Schäden oft nicht in dem gebotenen Umfang um die eigenen Angelegenheiten kümmern und benötigen den Schutz des Staates. Wie steht Ihre Partei zur Einrichtung eines Verkehrsunfall-Opferfonds (Straße, Schiene, Luft, Wasser) des Bundes?**

**CDU/CSU:** Es gibt in Deutschland bereits viele zivilgesellschaftliche Opferschutzorganisationen, die exzellente Arbeit leisten und Opfer unterstützen. Sollte jemand aufgrund erheblicher gesundheitlicher Schäden nicht mehr in der Lage sein, sich um seine eigenen Angelegenheiten kümmern zu können, wird durch das Instrument der Betreuung demjenigen Hilfe zuteil.

**SPD:** Der von den Auto-Haftpflichtversicherungen getragenen Verkehrsofferhilfe wurde von der Bundesrepublik die Aufgabe des „Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen“ zugewiesen. Der Fonds springt vor allem dann ein, wenn Schäden, die durch den Gebrauch eines nicht zu ermittelnden oder pflichtwidrig nicht versicherten Kraftfahrzeuges entstanden sind oder mit einem Kraftfahrzeug vorsätzlich und rechtswidrig herbeigefügt wurden. Dieses System hat sich bewährt.

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:** Wir GRÜNE wollen nicht, dass Opfer von Verkehrsunfällen mit ihrem Leid im Stich gelassen werden. Die Einrichtung eines staatlichen Verkehrsunfall-Opferfonds wollen wir prüfen.

**FDP:** Durch die Versicherungspflicht der Verkehrsteilnehmer sowie die generell gegebene Möglichkeit, den Rechtsweg zu beschreiten, sehen wir eine angemessene Entschädigung für Unfallopfer schon heute als gegeben.

**DIE LINKE:** DIE LINKE unterstützt die Einrichtung eines verkehrsmittelunabhängigen Verkehrsunfall-Opferfonds, der sich aus den Beiträgen entsprechend der Beurteilung des Gefährdungspotentials der Verkehrsmittel finanzieren müsste.

## **8 Welche Maßnahmen sind aus Sicht Ihrer Partei die wichtigsten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland?**

**CDU/CSU:** Es sollten u. a. die Potenziale des automatisierten, autonomen und vernetzten Fahrens zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aktiv genutzt werden. Zusätzlich sollte die weitere Marktdurchdringung von Fahrerassistenzsystemen – insbesondere bei Lkws und Bussen – unterstützt werden. Außerdem ist es wichtig, den Bau von sicheren Radwegen weiter voranzutreiben.

**SPD:** Aus Sicht der SPD sind - neben den bereits genannten - weitere wichtige Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland:

- die Verstärkung der Verkehrsüberwachung sowohl durch eine entsprechend angemessene Ausstattung der Polizei als auch durch technische Hilfsmittel wie die gerade in einem Modellversuch erprobte ‚Abschnittskontrolle‘,
- die Stärkung der Instrumente der Verkehrsschau, der Unfallkommissionen, des Bestands- und Sicherheitsaudit,
- die Förderung des automatisierten und vernetzten Fahrens,
- die Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen,
- die hindernisfreie Gestaltung des Seitenraums von Landstraßen bzw. der Einsatz von passiven Schutzeinrichtungen,
- die Einrichtung einer allgemeinen zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen von 130 km/h,
- die Durchführung von Modellprojekten für die Möglichkeit auf kommunaler Ebene einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 km/h in Städten,
- die Förderung freiwilliger Rückmeldefahrten für ältere Fahrzeugführer\*innen
- die verstärkte Förderung von Abbiegeassistenzsystemen und das Abschaltverbot für Notbremsassistenten.

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:** Wir GRÜNE wollen das Straßenverkehrsrecht u.a. in Hinblick auf Geschwindigkeiten und angemessene Bußgelder anpassen, den Abbiegeassistenten in Städten für LKW vorschreiben, die Verkehrserziehung ausbauen, städtebauliche Veränderungen zugunsten der Sicherheit vor allem von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen und mehr Übersichtlichkeit von Verkehrssituationen fördern und zudem die Integration von Fahrerassistenzsystemen vorantreiben (u.a. Einführung von Intelligent Speed Limiter).

**FDP:** Die wichtigste Maßnahme ist die konsequente Durchsetzung der bestehenden Regeln und die entsprechende Sanktionierung bei Verstößen. Aber auch die kontinuierliche Weiterentwicklung bestehender Sicherheitskonzepte und die verstärkte Nutzung der Digitalisierung sind wichtige Elemente. Statt Verkehrsteilnehmer gegeneinander auszuspielen, setzen wir auf konstruktive Prozesse aller Beteiligten. Hierfür bedarf es neben verstetigter Ausgaben im Verkehrsetat für bessere Verkehrswege auch ausreichend politischen Willen, damit wichtige Reformvorhaben wie zuletzt die Novelle der Straßenverkehrsordnung nicht zum parteipolitischen Spielball auf Kosten der Verkehrssicherheit werden. Zudem sehen wir gerade in der Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur sowie neuer Anwendungen ein enormes Potential, um Risiken zu verringern. Vernetzte Ampeln und intelligente Leitsysteme bieten dabei ebenso wie



automatisierte Fahrfunktionen, moderne Fahrassistenzsysteme oder bessere Bremsen eine Chance der Vision Zero näher zu kommen.

**DIE LINKE:** Zuvorderst sind aus unserer Sicht nicht die eine oder die andere ganz konkrete Maßnahme entscheidend, sondern eine neue Philosophie im Straßenverkehr - die Vision Zero, dem alle verkehrspolitischen Maßnahmen untergeordnet werden müssen. Denn jede:r Verkehrstote ist eine:r zu viel! Zwar hat sich die noch regierenden Koalition erstmals der Vision Zero verpflichtet, doch krankt die Verkehrssicherheitsarbeit der Bundesregierung weiterhin an akuter Mutlosigkeit - wofür auch das kürzlich veröffentlichte Verkehrssicherheitsprogramm 2021-2030 der Bundesregierung Beleg ist. Wir brauchen ein ganz breites Bündel von Maßnahmen, das Ordnungsrecht für Tempolimits, infrastrukturelle Maßnahmen wie flächendeckenden Unterfahrschutz für Motorradfahrer:innen, technische wie Fahrassistenzsysteme, mehr polizeiliche Kontrollen, mehr Aufklärungsarbeit und auch mehr Alternativen zum Autoverkehr, Ausbau von kostenfreiem ÖPNV und der Bahnstrecken, Absenkung der Bahnpreise usw.