

Antrag

**der Abg. Gudula Achterberg
und Thomas Hentschel u. a. GRÜNE**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Empfehlungen des Deutschen Verkehrsgerichtstags (VGT) 2025

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sie die Empfehlungen des VGT 2025 zum Cannabis-Missbrauch im Straßenverkehr bewertet;
2. wie sie die Empfehlungen des VGT 2025 zu den „sieben Todsünden“ des § 315c Strafgesetzbuch bewertet;
3. wie sie die Empfehlungen des VGT 2025 zu Fußgängern im Straßenverkehr bewertet;
4. wie sie die Empfehlungen des VGT 2025 zu Fahrtüchtigkeitstests der Polizei bewertet;
5. wie sie die Empfehlungen des VGT 2025 zu aktuellen Problemen bei Fahrgastrechten im Schienenersatzverkehr bewertet;
6. welche Handlungsnotwendigkeiten und Handlungsoptionen sich für die Landesregierung aus diesen Empfehlungen ergeben.

11.2.2025

Achterberg, Hentschel, Braun, Gericke, Joukov,
Katzenstein, Marwein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Die Regierungskoalition hat sich im Erneuerungsvertrag „Jetzt für morgen“ zur Vision Zero bekannt und will die Anzahl der Verkehrstoten bis 2030 um 60 Prozent gegenüber 2010 reduzieren. Hierfür sind ambitionierte Maßnahmen auf Landes- und Bundesebene erforderlich. Dies gilt neben Handlungsfeldern wie Technik und Verhalten der Menschen insbesondere für das Handlungsfeld Recht.

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag (VGT) ist eine jährlich stattfindende Konferenz, die sich interdisziplinär mit allen Bereichen der Verkehrswissenschaft befasst, wobei der Schwerpunkt bei der Rechtsprechung in Verkehrssachen liegt. Der VGT hat bundesweit Relevanz, da seine Empfehlungen häufig in der Politik bei der Ausgestaltung von Gesetzen und Vorschriften berücksichtigt werden.

Der Antrag fragt nach der Bewertung der diesjährigen Empfehlungen des VGT und deren Bedeutung für die Politik der Landesregierung.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 13. März 2025 Nr. VM4-0141.5-31/110/3 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen sowie dem Ministerium der Justiz und für Migration zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie sie die Empfehlungen des VGT 2025 zum Cannabis-Missbrauch im Straßenverkehr bewertet;

Zu 1.:

Die Teillegalisierung von Cannabis erforderte Anpassungen im Fahrerlaubnis- und Straßenverkehrsrecht. Handlungsleitend für die Anpassungen mit Blick auf den Straßenverkehr war die Angleichung der Regelungen zum Cannabiskonsum an die bestehenden Regelungen zum Alkoholkonsum. Der Grenzwert, ab dem das Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr mit Tetrahydrocannabinol (THC) im Blut bzw. Blutserum verboten ist, wurde erhöht und gesetzlich verankert.

Es ist nun wichtig, im Sinne der Verkehrssicherheit über einen längeren Zeitraum zu beobachten, ob die Teillegalisierung von Cannabis inklusive der Grenzwertanhebung Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat. Empfehlungen des Verkehrsgerichtstages, die auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit abzielen, werden schon deshalb begrüßt, weil Alkohol einen nach wie vor zu hohen Einfluss auf die Zahl und Schwere der Unfälle hat. Die Forderungen nach verschärften Regelungen für Mischkonsum und verstärkten Präventionsaktivitäten erscheinen sachgerecht. Baden-Württemberg hatte im Rahmen der Gesetzgebung rund um die Teillegalisierung von Cannabis und der Anpassung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften bereits entsprechende Anträge in den Bundesrat eingebracht.

Baden-Württemberg hatte sich im Rahmen eines der oben genannten Anträge auch gegen die Liberalisierung des Fahrerlaubnisrechts ausgesprochen. Dem wurde nicht gefolgt. Im Sinne der Rechtssicherheit begrüßt die Landesregierung die Empfehlung des Verkehrsgerichtstages nach einer schnellen Anpassung der Begutachtungsleitlinien. Gleiches gilt auch für eine bundesweit einheitliche Auslegung bzw. Konkretisierung von Begriffen im neuen § 13a Fahrerlaubnis-Verordnung, beispielsweise Cannabismissbrauch. Einerseits um eine bundeseinheitliche Vorgehensweise der Behörden sicherzustellen und andererseits im Sinne einer Klarheit für den Cannabiskonsumenten, damit dieser weiß, in welchen Fällen das Führen von Kraftfahrzeugen unterbleiben muss.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Ob es einer staatlichen Unterstützung bedarf, um die Entwicklung von verdachtsausschließenden Vortestmöglichkeiten voranzutreiben, kann nicht bewertet werden, da die Produktentwicklungs- und Forschungsstände in den Unternehmen hier nicht bekannt sind.

Auch die THC-Nüchternheit im Zusammenhang mit Gefahrguttransporten, wie diese durch den Verkehrsgerichtstag gefordert wird, ist folgerichtig. Für Alkohol gilt bei Gefahrguttransporten 0,0 Promille am Steuer. Konsequenz wäre es, den gesamten Personen- und Schwertransport einzuschließen.

Eine Fortentwicklung der Aufklärungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der „Vision Zero“ begrüßen wir ausdrücklich. Aus Sicht der Landesregierung sollte auf die Risiken von Cannabiskonsum aufmerksam gemacht und die aktuelle Rechtslage vermittelt werden. Dies entspricht der Forderung des oben genannten Antrags Baden-Württembergs im Bundesrat nach verstärkten Präventionsmaßnahmen des Bundes.

2. wie sie die Empfehlungen des VGT 2025 zu den „sieben Todsünden“ des § 315c Strafgesetzbuch bewertet;

Zu 2.:

§ 315c Abs. 1 Nr. 2 des Strafgesetzbuches (StGB) wurde zuletzt durch Änderungen des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten, des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 7. Juli 1986 (BGBl. 1986 I S. 977) erweitert. Die Strafnorm gilt somit seit fast 40 Jahren unverändert in ihrer jetzigen Gestalt.

Vor diesem Hintergrund erscheint die der Empfehlung des 63. Deutschen Verkehrsgerichtstags zugrundeliegende Frage, ob die in § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB abschließend aufgezählten Verhaltensweisen – sogenannte „sieben Todsünden“ – nach wie vor die in der Praxis häufigsten Unfallursachen abbilden, jedenfalls nicht unberechtigt.

3. wie sie die Empfehlungen des VGT 2025 zu Fußgängern im Straßenverkehr bewertet;

Zu 3.:

Der Verkehrsgerichtstag hat sich 2024 erstmals in einem eigenen Arbeitskreis mit dem Fußverkehr befasst und in der Beschlussempfehlung ein klares Plädoyer für eine Anerkennung des Fußverkehrs als starke und gleichberechtigte Verkehrsart formuliert. Am 12. Februar 2025 hat das Bundeskabinett die erste nationale Fußverkehrsstrategie beschlossen. Darin wird der Fußverkehr als gleichberechtigtes Verkehrsmittel und wesentlicher Bestandteil der Alltagsmobilität gewürdigt. Zusammengenommen sind dies klare Zeichen für die zunehmende Relevanz des Fußverkehrs auch auf nationaler Ebene.

Die von bundesweiten Expertinnen und Experten aus unterschiedlichen Bereichen (Verkehrsplanung, Polizei, Justiz, Fachverbände, Verkehrssicherheitsorganisationen) getroffenen Maßnahmenempfehlungen bestätigen den Weg der Landesregierung einer aktiven Fußverkehrsförderung sowohl auf allgemeiner Ebene als auch in Bezug auf die konkreten Maßnahmen und Handlungsfelder.

Die Beschlussempfehlungen des VGT zielen auf eine Steigerung der Attraktivität und die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger. Als wesentliche Erfolgsfaktoren werden ausreichende Flächen für den Fußverkehr, durchgängige und barrierefreie Fußwegenetze und sichere Querungen benannt. Das Unterbinden des Parkens an Querungsstellen und in Sichtdreiecken, die Reduzierung von Geschwindigkeiten, die Trennung von Rad- und Fußverkehr sowie die Erhöhung von Kontrollichte und Sanktionsniveau werden als weitere wesentliche Forderungen an die zuständigen Stellen gerichtet.

4. wie sie die Empfehlungen des VGT 2025 zu Fahrtüchtigkeitstests der Polizei bewertet;

Zu 4.:

Die Polizei Baden-Württemberg hat die Überprüfung der Fahrtüchtigkeit in Aus- und Fortbildung fest verankert. Hierbei wird auch die Anwendung verschiedener Tests zur Verdachtsgewinnung bzw. -erhärtung vermittelt. Rund 30 000 festgestellte Alkohol- und Drogenfahrten jährlich belegen das hohe Niveau der polizeilichen Verkehrskontrollen in Baden-Württemberg. Im Rahmen des polizeilichen Kompetenzteams Drogen im Straßenverkehr tauschen die Dienststellen zudem unter Einbindung der Hochschule für Polizei BW Fachwissen und Erfahrungswerte aus. Hier werden auch Optimierungspotenziale identifiziert und gegebenenfalls unmittelbar durch die Hochschule für Polizei BW in Aus- und Fortbildung berücksichtigt.

Es wird derzeit kein Bedarf gesehen, die polizeiliche Aus- und Fortbildung mit Blick auf Fahrtüchtigkeitstests anzupassen.

5. wie sie die Empfehlungen des VGT 2025 zu aktuellen Problemen bei Fahrgastrechten im Schienenersatzverkehr bewertet;

Zu 5.:

Eine klare Regelung zu den Fahrgastrechten im Schienenersatzverkehr (SEV) ist wünschenswert. Insbesondere sollte festgelegt werden, dass die Fahrgastrechte aus der EU (VO) 2021/782 (Fahrgastrechte des Bahnverkehrs) Anwendung finden. Dies liegt vor allem daran, dass diese Rechte deutlich weitreichender sind als die Rechte aus der EU (VO) 181/211 („Fahrgastrechte Bus“). Der Fahrgast darf nicht dadurch schlechter gestellt werden, dass er auf SEV zurückgreifen muss. Auch darf das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), welches weiterhin Vertragspartner bleibt, nicht dadurch privilegiert werden, dass es lediglich die schwächeren Rechte aus der EU (VO) 181/211 erfüllt und sich dadurch seiner Pflichten entledigt. Weiterhin sind die Informationspflichten der EU (VO) 2021/782 deutlich umfangreicher.

Aufgrund der besonderen Eigenheiten des SEV gegenüber der Schiene, insbesondere das Verkehrsaufkommen, können Ausnahmen bei „spontan“ eingerichteten SEV (als Busnotverkehr bekannt) diskutiert werden. Das EVU darf aber keinesfalls aus der vollumfänglichen und umgehend einzurichtenden Pflicht zur Ersatzleistung (Ersatzbus) genommen werden.

Wirkliche Handlungsnotwendigkeiten für das Land ergeben sich hieraus nicht, da nur der nationale (Bund) bzw. europäische Gesetzgeber (EU) die für eine Rechtssetzung erforderliche Gesetzgebungskompetenz hat.

6. welche Handlungsnotwendigkeiten und Handlungsoptionen sich für die Landesregierung aus diesen Empfehlungen ergeben.

Zu 6.:

Sofern Bedarf gesehen wurde, sind Handlungsnotwendigkeiten und Handlungsoptionen der besseren Nachvollziehbarkeit halber am Ende der Fragen 1 bis 5 dargestellt.

Wie in den Vorjahren befasst sich der Verkehrsgerichtstag in weiten Teilen mit Rechtsgebieten, die durch Bundesrecht geprägt sind. Eine eigenständige Anpassung rechtlicher Grundlagen ist daher für die Landesregierung nicht möglich.

Die Empfehlungen zum Fußverkehr sind ein deutliches Signal auch an die Landesregierung und die Kommunen in Baden-Württemberg, ihre vielerorts bereits beachtlichen Anstrengungen weiter zu verstärken. Denn auch in Baden-Württemberg gibt es nach wie vor eine Vielzahl zu schmaler Gehwege, gehören Hindernisse und

Falschparker auf Gehwegen und in Sichtachsen zum Alltag und zudem ist es sogar auf Schulwegen noch eine Herausforderung, alle Querungsstellen verkehrssicher herzustellen. Dieser Herausforderung stellen sich Regierung und Behörden auch weiterhin.

Hermann
Minister für Verkehr