

Antrag

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

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Empfehlungen des Deutschen Verkehrsgerichtstags (VGT) 2026

Antrag

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

1. wie sie die Empfehlungen des VGT 2026 zur Vollstreckung von Sanktionen aus Verkehrsverstößen in der EU bewertet;
2. wie sie die Empfehlungen des VGT 2026 zu alkoholisierten Rad- und Pedelec-fahrenden bewertet;
3. wie sie die Empfehlungen des VGT 2026 zu Unfallrisiken durch Ablenkung am Steuer bewertet;
4. wie sie die Empfehlungen des VGT 2026 zu Anforderungen bei der Führer-scheinprüfung bewertet;
5. wie sie die Empfehlungen des VGT 2026 zur Aussagekraft der Unfalldaten-erhebung bewertet;
6. wie sie die Empfehlungen des VGT 2026 zur zunehmenden Zahl von Drohnen im Luftraum bewertet;
7. welche Handlungsnotwendigkeiten und Handlungsoptionen sich für die Lan-desregierung aus diesen Empfehlungen ergeben.

2.2.2026

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 3. März 2026 Nr. VM4-0141.5-31/175/2 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. wie sie die Empfehlungen des VGT 2026 zur Vollstreckung von Sanktionen aus Verkehrsverstößen in der EU bewertet;

Die Empfehlungen des VGT 2026 zu diesem Punkt sind aus Sicht des Ministeriums für Verkehr zu begrüßen. Sie zielen darauf ab, die grenzüberschreitende Verfolgung und Vollstreckung von Sanktionen bei Verkehrsverstößen innerhalb der Europäischen Union weiter zu harmonisieren und zu vereinfachen. Eine effektive und rechtssichere Vollstreckung trägt wesentlich zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei und unterstützt zugleich die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmenden unabhängig vom Ort des Verstoßes. Besonders hervorzuheben ist die Empfehlung, die Verfolgungsverjährungsfristen angemessen auszugestalten bzw. zu verlängern, da dies sowohl die tatsächliche Durchsetzung von Sanktionen verbessert als auch die Verwaltungsbehörden entlastet, indem unnötige Verfahrensabbrüche vermieden werden. Entsprechende Änderungsanträge im Bundesrat für im Inland begangene Verstöße fanden bereits Mehrheiten im Verkehrsausschuss. Klare Zuständigkeitsregelungen und ein einheitlicher Vollstreckungsrahmen fördern zudem eine konsistente Verwaltungspraxis und erhöhen die Rechtssicherheit für Betroffene und Behörden gleichermaßen.

Auch hier ist die Fachebene im Austausch mit dem Bund, beispielsweise zur Umsetzung der CBE-Richtlinie sowie auch im politischen Diskurs mit eigenen Anträgen u. a. zur vom VGT aufgeführten Ausweitung der Verfolgungsverjährung.

2. wie sie die Empfehlungen des VGT 2026 zu alkoholisierten Rad- und Pedelecfahrenden bewertet;

Die Empfehlungen des VGT 2026 zu alkoholisierten Rad- und Pedelecfahrenden begrüßt das Ministerium für Verkehr. Die vorgeschlagene Grenze von 1,1 Promille Blutalkohol ist aus vorhergehenden Empfehlungen des VGT bekannt, so z. B. aus dem Jahr 2023. Dem Ministerium für Verkehr sind auch ältere Studien, beispielsweise des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. aus dem

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

Jahr 2014 bekannt. Spätestens ab einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille Blutalkohol nahmen die alkoholbedingten Ausfallerscheinungen und die daraus resultierenden Fahrfehler in dieser Studie exponentiell zu.

Zahlen aus Baden-Württemberg bestätigen diese Einschätzung: Im Jahr 2024 wurde in Baden-Württemberg bei knapp 89 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden, die durch die Alkoholbeeinflussung eines Fahrradnutzenden verursacht wurden und bei denen daraufhin eine Blutentnahme beim Radfahren erfolgte, eine Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille oder mehr festgestellt. Diese Tatsache verdeutlicht das Gefahrenpotenzial, das von alkoholisierten Fahrradfahrenden ausgehen kann und unterstützt somit die Forderung des Verkehrsgerichtstags nach einem Alkoholgrenzwert von 1,1 Promille Blutalkohol bzw. 0,55 mg/l Atemalkohol.

Die bestehenden strengeren Alkoholgrenzwerte für E-Scooter werden als sachgerecht bewertet und bedürfen derzeit keiner Anpassung.

3. wie sie die Empfehlungen des VGT 2026 zu Unfallrisiken durch Ablenkung am Steuer bewertet;

Ablenkung wird häufig unterschätzt, dabei ist sie eine der häufigsten Unfallursachen. Im Jahr 2024 waren bei 13 Prozent der tödlichen Verkehrsunfälle die Unfallverursachenden vom Straßenverkehr abgelenkt. Um im Sinne der Vision Zero die Hauptursachen für schwere Verkehrsunfälle zu bekämpfen, setzt die Polizei Baden-Württemberg einen Schwerpunkt ihrer Verkehrssicherheitsarbeit auf das Thema Ablenkung. Vor diesem Hintergrund wird angesichts des bestehenden Dunkelfelds die Initiierung wissenschaftlicher Untersuchungen zu Ablenkung als Unfallursache ausdrücklich begrüßt.

Der Sensibilisierung der Öffentlichkeit für das Risiko der Ablenkung im Straßenverkehr hat sich das Ministerium für Verkehr im vergangenen Jahr angenommen und im Rahmen seiner Verkehrssicherheitskampagne Team Vision Zero in den Mittelpunkt gerückt. Eine verstärkte Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden durch zielgruppenspezifische Öffentlichkeits- und Präventionsarbeit der Polizei Baden-Württemberg wird auch im Kontext der Gefahren durch Ablenkung als wesentlicher Baustein einer ganzheitlichen Verkehrssicherheitsstrategie bewertet und ist damit zu befürworten.

Es ist wissenschaftlich erwiesen, dass eine adäquate Kontrolldichte und ein angemessenes Sanktionsniveau Hand in Hand gehen, um wirkungsvolle Verhaltensänderungen hervorzurufen. Daher wird die Forderung nach einem höheren Sanktionsniveau unterstützt.

In Baden-Württemberg gibt es bislang keine Rechtsgrundlage für den Einsatz von sog. Handyblitzern. Die aktuelle Entwicklung und Rechtsprechung in den anderen Bundesländern wird beobachtet und anhand dessen werden die entsprechenden technischen Neuerungen zur Steigerung der Verkehrssicherheit genau geprüft. Eine bundeseinheitliche Rechtsgrundlage begrüßt das Ministerium für Verkehr, da dadurch einheitliche Rahmenbedingungen geschaffen und Rechtsunsicherheiten vermieden werden können.

Im Sinne einer einheitlichen Rechtsanwendung wird es ebenso als erforderlich erachtet, den unbestimmten Rechtsbegriff der „kurzen Blickzuwendung“ in § 23 StVO zu präzisieren. Die Empfehlung, den § 23 StVO als Verbotsnorm zu formulieren und somit den Verbotscharakter der Nutzung von elektronischen Geräten während der Fahrt zu betonen, ist nachvollziehbar.

Die Forderung, dass vonseiten der Fahrzeughersteller Maßnahmen zur Verringerung von Ablenkungen im Rahmen der Fahrzeugbedienung getroffen sowie die Ablenkungswarner und die Speicherung entsprechender Warnungen optimiert werden sollen, wird befürwortet. So kann auf gesamtgesellschaftlicher Ebene ein zusätzlicher Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.

Die Verankerung des Themas Ablenkung in den Lehrplänen von Schulen und Fahrschulen wird als sinnvoller Beitrag zur frühzeitigen Sensibilisierung und nachhaltigen Verhaltensänderung bewertet.

4. wie sie die Empfehlungen des VGT 2026 zu Anforderungen bei der Führerscheinprüfung bewertet;

Die am 11. Februar 2026 bekannt gemachten Reformvorschläge der Ad-Hoc-Arbeitsgruppe der Verkehrsministerkonferenz waren beim Verkehrsgerichtstag 2026 noch nicht bekannt.

Der Arbeitskreis des Verkehrsgerichtstags stellt fest, dass die Fahrerlaubnisprüfungen derzeit den Anforderungen im Sinne der Verkehrssicherheit gerecht wird. Für die Expertinnen und Experten steht die Qualität der Fahrschulausbildung an erster Stelle, mögliche Kostenreduzierungen sollten daher die Qualität der Ausbildung nicht gefährden. Die Vorschläge der Ad-Hoc-Arbeitsgruppe werden aktuell zusammen mit Bund und Ländern erörtert.

5. wie sie die Empfehlungen des VGT 2026 zur Aussagekraft der Unfalldatenerhebung bewertet;

Das Ministerium für Verkehr begrüßt den Ansatz des VGT, insbesondere die Möglichkeiten der Digitalisierung zur Steigerung der Effizienz und Effektivität bei der Erhebung und auch einer differenzierteren Auswertung der Unfalldaten zukünftig verstärkt zu nutzen. In Bezug auf erweiterte Unfalldaten empfiehlt sich in jedem Fall eine bundesweite Abstimmung, da einheitliche und vergleichbare Daten grundlegend für Auswertungen sind. Insellösungen sollten daher vermieden werden.

Das Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz (StVUnfStatG) gibt bisher die möglichen Einstufungen leicht, schwer und tödlich verletzt für eine bei einem Verkehrsunfall verunglückte Person vor. Die Kategorie schwer verletzt im Sinne der Statistik erfordert mindestens eine vierundzwanzigstündige stationäre Aufnahme in einem Krankenhaus.

Sie weist jedoch eine große Bandbreite auf, die von einer stationären Aufnahme zur reinen Beobachtung bis hin zu lebensbedrohlichen Verletzungen mit langer intensivmedizinischer Behandlung reicht.

Seit mehreren Jahren erfolgt in vielen Kliniken die Kategorisierung der medizinischen Unfallfolgen nach der internationalen „Abbreviated Injury Scale“ (AIS – „Vereinfachte Verletzungsskala“), wobei die Kategorie MAIS 3+ für „potenziell lebensbedrohlich verletzt“ steht. Im Gegensatz zur bloßen Einstufung als schwer verletzt lässt das Zusatzkriterium MAIS 3+ einen objektiveren Rückschluss auf die Unfallfolgen zu.

Um das Ziel einer präziseren Erfassung der Unfallfolgen und der damit einhergehenden verbesserten Datenqualität zu erreichen, erkennt die Polizei Baden-Württemberg den Bedarf einer Einführung der Unterkategorie „potenziell lebensbedrohlich verletzt“ (MAIS3+) in die amtliche Verkehrsunfallstatistik an. Der für die Informationsübermittlung empfohlene Weg einer automatisierten Weiterleitung nach Feststellung durch die Klinik an die Polizei wird ausdrücklich befürwortet. Zu diesem Zweck bedarf es einer digitalen und datenschutzkonformen Schnittstelle zwischen Klinik und Polizei. Eine Rechtsgrundlage ist hierzu bisher nicht vorhanden.

Die Empfehlung, zur Verbesserung der Unfallanalyse und -forschung wie z. B. German In-Depth Accident Study (GIDAS) bestimmte Rechtsgrundlagen zu schaffen, hat auf Baden-Württemberg keine Auswirkung, da sich keine entsprechende Modellregion im Land befindet.

Fußgängerinnen und Fußgänger sind bei einem Verkehrsunfall im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmenden meist einem höheren Verletzungsrisiko ausgesetzt. Das StVUnfStatG definiert hierzu den Verkehrsunfall als ein Ereignis, das sich im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Fahrzeugs im öffentlichen Verkehr

ereignet. Alleinunfälle von Fußgängerinnen und Fußgängern sind dementsprechend keine Verkehrsunfälle im Sinne des StVUnfStatG. Aus Sicht der Polizei Baden-Württemberg erscheint diese Definition ausreichend. Gleichwohl unterstützt sie die Empfehlung, Alleinunfälle von Fußgängerinnen und Fußgängern über kommunale Meldestellen zu erfassen. Die Nutzung solcher zum Teil schon vorhandenen Meldestellen kann dazu beitragen, etwaige Mängel in der Infrastruktur zu identifizieren und zu beheben, was letztendlich die Sicherheit aller Fußgängerinnen und Fußgänger verbessert.

6. wie sie die Empfehlungen des VGT 2026 zur zunehmenden Zahl von Drohnen im Luftraum bewertet;

Der Verkehrsgerichtstag gibt verschiedene Empfehlungen zur Ausgestaltung des regulatorischen Rahmens sowie zum Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen, sog. Drohnen, ab. Die Gesetzgebungskompetenz für den Luftverkehr, und hierzu zählen auch unbemannte Luftfahrtsysteme, liegt jedoch beim Bund bzw. der Europäischen Union.

Unbemannte Luftfahrtsysteme sind eine innovative und zukunftsweisende Technologie mit großem Potential für verschiedene Anwendungsbereiche. Diese steht dabei jedoch im Spannungsfeld zwischen der Erschließung neuer Anwendungsfelder und der Sicherstellung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung. Hierfür ist es nach Auffassung des Ministeriums für Verkehr grundsätzlich notwendig, den in den entsprechenden europäischen Verordnungen vorgegebenen regulatorischen Rahmen, welcher dieses regelt, zeitnah in nationales Recht zu überführen.

Das Ministerium für Verkehr geht davon aus, dass Anforderungen an die technische Ausstattung von unbemannten Luftfahrtsystemen aufgrund der Erfahrungen im tatsächlichen Flugbetrieb von den jeweils zuständigen Stellen kontinuierlich überprüft und evaluiert werden. Dabei ist die grundsätzliche Pflicht zur Implementierung einer Fernidentifikation für neu in den Verkehr gebrachte unbemannte Luftfahrtsysteme bereits in den europäischen Vorgaben enthalten.

Nach Einschätzung des Ministeriums für Verkehr stehen einer weiten Fassung des Behördenbegriffs in § 21k LuftVO europarechtliche Regelungen entgegen, die einen engen Behördenbegriff vorsehen.

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

Soweit zu einzelnen Empfehlungen konkrete Aktivitäten der Landesregierung erfolgt sind, wurde darauf bereits in den vorhergehenden Antworten hingewiesen. Dies dient der besseren Zuordnung der Aktivitäten zu den Empfehlungen.

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 nicht möglich. Die Empfehlungen des VGT 2026 erfordern im Bereich der Rechtsetzung keine unmittelbaren Maßnahmen. Es bleibt abzuwarten, wie der Bund und die Bundesregierung auf die Empfehlungen reagieren und welche Konsequenzen auf Bundesebene aus dem VGT 2026 gezogen werden.

Soweit einzelne Punkte durch die Landesbehörden aufgegriffen werden können, wird hierauf durch entsprechende Hinweise an die nachgeordneten Behörden hingewirkt. Dies kann jedoch nur im Rahmen des geltenden Rechts erfolgen.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor