

## Antrag

der Abgeordneten Hans-Christian Ströbele, Stephan Kühn (Dresden), Renate Künast, Matthias Gastel, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Luise Amtsberg, Annalena Baerbock, Volker Beck (Köln), Harald Ebner, Bärbel Höhn, Katja Keul, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Monika Lazar, Steffi Lemke, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Irene Mihalic, Özcan Mutlu, Dr. Konstantin von Notz, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

### Verkehrssicherheit erhöhen – Raserei und illegale Autorennen wirksam bekämpfen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutschen Bundestag stellt fest:

Wer durch massiv überhöhte Geschwindigkeit und rücksichtslose Fahrweise schwere Unfälle verursacht oder in Kauf nimmt, hat auf der Straße nichts verloren. Es macht fassungslos, dass Menschen anerkannte Verkehrsregeln auf gröbste Weise verletzen und durch irrsinnig hohe Geschwindigkeiten Leben und Gesundheit anderer mit ihrem Auto gefährden.

Wem Verkehrssicherheit und Lebensqualität in Stadt und Land am Herzen liegen, muss das Problem des zu schnellen Fahrens in Gänze betrachten. Überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit ist unabhängig von dem Phänomen illegaler Autorennen eine der häufigsten Unfallursachen. Menschen, die durch überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit zu Schaden kommen, sind in den allermeisten Fällen Opfer grob verkehrswidriger und rücksichtsloser Fahrweisen im Alltag. Die Gefahr geht nicht allein von „Rennen“ und Verabredungen dazu aus, sondern von gefährlicher Fahrweise und stark überhöhter Geschwindigkeit. Ziel muss es daher sein, Verkehrssicherheit generell zu gewährleisten und insbesondere in Innenstädten die Bewegungsfreiheit aller und gerade von Kindern und älteren Menschen vor Raserei zu schützen. Hinzu kommt, dass Rennen und die Verabredung dazu schwer nachzuweisen sind.

Hier besteht über die Fälle illegaler „Rennen“ hinaus insgesamt Handlungsbedarf. Dazu gehören auch die Verstärkung von Prävention und die Beseitigung von polizeilichen Kontroll- und Vollzugsdefiziten in den Ländern. Die im Ordnungswidrigkeiten-, Straßenverkehrs-, Straßenverkehrszulassungs-, Verwaltungs- und Polizeirecht bestehenden Möglichkeiten und Ahndungsrahmen müssen auch tatsächlich ausgeschöpft werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Wo Menschen in ihrem Lebensumfeld keinen Gefahren im Straßenverkehr und keinem schreckendem Lärm ausgesetzt sind, leben sie geborgener und zufriedener. Für die Aufenthaltsqualität in Städten ist es ein großer Gewinn, wenn alle Verkehrsteilnehmer die Verkehrsregeln befolgen und der motorisierte Verkehr die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten einhält. Für den Gesetzgeber muss feststehen: Zu schnelles Fahren ist kein Kavaliersdelikt, sondern tödliche Gefahr. Alle acht Minuten sind in Deutschland ein Schwerverletzter und alle sieben Stunden ein Getöteter bei einem Unfall wegen zu hoher Geschwindigkeit zu beklagen. Insgesamt starben im Jahr 2015 34 Prozent der im Straßenverkehr Getöteten durch Unfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

1. dem Deutschen Bundestag eine Änderung des Strafgesetzbuches vorzulegen, in dem
  - a) in § 315c Abs.1 Nr. 2 Buchst. d) StGB die einschränkenden Worte „an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen“ gestrichen werden, um im Straßenverkehr grob verkehrswidriges und rücksichtsloses zu schnell fahren (d.h. Geschwindigkeitsregelungen verletzen oder/und sich der konkreten Verkehrssituation nicht anpassen) und die Gefährdung von Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremder Sachen von bedeutendem Wert generell zu erfassen,
  - b) in § 315c StGB eine Erfolgsqualifizierung mit angemessenem Strafraumen eingefügt wird für Fälle, in denen durch die Tat wenigstens fahrlässig oder leichtfertig der Tod eines anderen Menschen oder eine schwere Gesundheitsschädigung bei einem anderen Menschen oder eine Gesundheitsschädigung bei einer Vielzahl von Menschen verursacht wird,
  - c) in § 315c StGB geregelt wird, dass Fahrzeuge, auf die sich eine Tat nach § 315c StGB bezieht, eingezogen werden können;
2. einen Entwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) vorzulegen, mit dem
  - a) der derzeit zu niedrige Ahndungsrahmen für Verkehrsordnungswidrigkeiten angemessen angehoben wird,
  - b) die Einziehung von Tat-Fahrzeugen bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Veranstaltung oder Teilnahme an illegalen Autorennen ermöglicht wird,
  - c) die Dauer eines Fahrverbotes bis zu 12 Monate ermöglicht wird;
3. einen Entwurf zur Änderung der Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (BKatV) vorzulegen, mit dem die Regelbußgelder und Fahrverbote bei Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch im europäischen Vergleich angemessen angehoben werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Berlin, den 30. Mai 2017

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

### **Begründung**

Im Jahr 2016 starben in Deutschland 3.214 Menschen im Straßenverkehr. Fast 400.000 Menschen wurden verletzt. Auch wenn die Zahl der Getöteten seit Jahrzehnten insgesamt abnimmt und Fortschritte in der Straßenverkehrssicherheit erzielt werden konnten, ist es fehl am Platz, sich mit dem Erreichten zufriedenzugeben und es bei Bekenntnissen zu mehr Verkehrssicherheit zu belassen. Die Zahl der Getöteten ist nach wie vor skandalös hoch. Die Zahl der Schwerverletzten steigt seit Jahren sogar an. Es muss daher festes Ziel bleiben, die Zahl der Unfallopfer weiter zu reduzieren – idealerweise in Richtung Null.

Mehr Sicherheit konnte in der Vergangenheit immer wieder durch neue Regeln erreicht werden wie etwa die Einführung von Tempo 100 auf Landstraßen, die Gurtanlegepflicht oder strikterer Promillegrenzen. Seit sieben Jahren nimmt die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle innerhalb von Ortschaften in Deutschland nicht weiter ab. Die Bundesregierung hat sich in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm 2011 zwar das ehrgeizige Ziel gegeben, die Zahl der Getöteten um 40 Prozent bis zum Jahr 2020 zu vermindern, doch dieses Ziel wird bislang deutlich verfehlt und aller Voraussicht nach nicht erreicht.

Die Bundesminister für Verkehr und Justiz haben im Herbst 2016 angekündigt, rasch Gesetzesinitiativen auf den Weg zu bringen, um illegale Autorennen härter zu bestrafen. Sie reagierten damit auch auf einen Gesetzentwurf des Bundesrates, der Strafrechtsverschärfungen vorsah. Bis heute hat es die Bundesregierung jedoch unterlassen, dieser Ankündigung nachzukommen und dem Bundestag eine Initiative zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit vorzulegen. Von Eile und konsequentem Handeln kann keine Rede sein. Die von Alexander Dobrindt (CSU) und Heiko Maas (SPD) beabsichtigten „strengeren Gesetze“ und „harte Strafen mit abschreckender Wirkung“ sind bis heute nicht in Sicht. Die Bundesregierung hat offenbar kein echtes Interesse daran, ein sensibles verkehrs- und rechtspolitisches Thema in Deutschland anzupacken.

Unfälle durch nicht angepasste Geschwindigkeit haben die schlimmsten Unfallfolgen. Deswegen sind angepasste Geschwindigkeiten entscheidend, um Leben und Gesundheit zu erhalten. Zwei Drittel aller Verkehrsunfälle ereignen sich innerorts. Ein zivilisiertes Verkehrsgeschehen und ein hohes Vertrauen in die Verkehrssicherheit sind gerade dort, wo Menschen alltäglich unterwegs sind, von besonders hohem Wert.

Die in den Medien in den vergangenen Jahren stark beachteten illegalen Autorennen stellen ein besonderes Phänomen grob verkehrswidrigen Verkehrsverhaltens dar. Die Verurteilung der „Kudamm-Raser“ in Berlin zeigt, sofern das Urteil rechtskräftig wird, dass das bestehende Strafrecht in der Lage ist, auf die schrecklichen Unfälle bei illegalen Autorennen zu reagieren.

Um die Verkehrssicherheit in Innenstädten grundsätzlich zu verbessern und die Zahl von Unfallopfern innerorts weiter zu vermindern, sind vermehrte polizeiliche Kontrollen auf Ebene der Länder ein geeignetes, aber kein hinreichendes Mittel. Der Bundesgesetzgeber muss dafür Sorge tragen, dass gegenseitige Rücksichtnahme und eine beständige Einhaltung von Geschwindigkeitsregelungen sichergestellt ist. Die Verkehrspsychologie weist darauf hin, dass das Geschwindigkeitsverhalten vor allem über Regeln und Straferwartungen beeinflusst wird.

Wer im Straßenverkehr grob verkehrswidrig und rücksichtslos zu schnell fährt und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, macht sich nach derzeitiger Rechtslage in Deutschland nur dann strafbar, wenn sich der Vorgang „an unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen“ abspielt (§ 315c Abs. 1 Nr. 2 Buchst. d) Strafgesetzbuch). Auf allen übrigen Straßenabschnitten werden grob verkehrsgefährdende Geschwindigkeiten nur als Ordnungswidrigkeit behandelt. Unter anderem wegen dieser Einschränkung hat Paragraph 315c Abs.1 Nr.2 Buchst. d) StGB eher geringe Bedeutung in der Rechtsprechung (2011: 226, 2012: 184, 2013: 156, 2014: 170,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2015: 125 Fälle<sup>1</sup>). Er stammt wie der Katalog der Nummer 2 aus dem Jahr 1964 und spiegelt die Unfallforschung vom Anfang der 1960er Jahre wider.

Angesichts erheblicher Gefahren, die sich für Leib und Leben insbesondere von Fußgängern und Fahrradfahrern durch zu schnelles Fahren ergeben, ist diese Rechtslage unangemessen. Hier ist analog zu den anderen gemeingefährlichen Straftaten angezeigt, bei der Straßenverkehrsgefährdung in Fällen, in denen sich die in diesem Grunddelikt enthaltene spezielle Gefahr in einer besonderen Tatfolge realisiert (fahrlässige oder leichtfertige Verursachung des Todes oder schwerer Körperverletzung anderer Menschen) eine Ergänzung vorzunehmen, die einen angemessenen Strafraum für wenigstens fahrlässiges (vgl. § 18 StGB) oder leichtfertiges Verursachen solcher Tatfolgen vorsieht. Dabei müssen unverhältnismäßige Strafraumsprünge im Vergleich zu den Tötungs- und Körperverletzungsdelikten vermieden werden (vgl. Paeffgen in: Kindhäuser/Neumann/ Paeffgen, StGB, 4. Auflage 2013, § 18 Rn 138). Neben der Strafbarkeit entfaltet auch die Möglichkeit der Einziehung von Fahrzeugen eine nachhaltig beeindruckende und abschreckende Wirkung.

Für das zu recht entkriminalisierte Fehlverhalten im Straßenverkehr unterhalb der strafrechtlichen Schwelle muss es bei Verkehrsordnungswidrigkeiten bleiben. Der im Vergleich zu anderen Staaten der EU in Deutschland mit derzeit maximal 2000 Euro (§ 24 Abs. 2 StVG) kleine Ahndungsrahmen und der unverhältnismäßig milde Bußgeldkatalog für zu schnelles Fahren ist ebenso wie die Höchstdauer der Fahrverbote anzupassen. Die Möglichkeit der Einziehung von Tat-Fahrzeugen ist ausdrücklich (§ 22 Abs. 1 OWiG) auch bei Verkehrsordnungswidrigkeiten zu ermöglichen. Die sonstigen Voraussetzungen eines Fahrverbotes gemäß § 25 Abs. 1 StVG bleiben dabei unberührt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

<sup>1</sup> Stat. Bundesamt, Strafverfolgung – Fachserie 10, Reihe 3 2011 (S. 46/47), 2012 (S.46/47), 2013 (S.48/49), 2014 (S. 48/49), 2015 (S. 82/116)