

Antworten der Parteien auf Wahlprüfsteine von FUSS e.V. zur Bundestagswahl 2021

Fragen	CDU/ CSU	FDP	Grüne	Die Linke	SPD
1. Sehen Sie Fußverkehr als Thema der Bundespolitik – wenn ja, unter welchen Aspekten?	Fußverkehr ist auch ein Thema der Bundespolitik. Es geht vor allem um Verkehrssicherheit und darum, Kommunen bei der Gestaltung fußverkehrsfreundlicher Räume zu unterstützen.	Im Rahmen des Verkehrsrechts und der dem Bund zufallenden Zuständigkeiten für Verkehrswege und -mittel sind Fußgänger direkt von bundespolitischen Entscheidungen betroffen. Zudem haben viele Entscheidungen auf Bundesebene Einfluss auf Sicherheit und Komfort von Fußgängern. Die tatsächliche Umsetzung muss jedoch in den Kommunen erfolgen, dort sind die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer am besten bekannt.	Ja, selbstverständlich. Der Fußverkehr ist ein zentraler Teil des Umweltverbundes, ein Großteil unserer alltäglichen Mobilität beginnt mit einem Fußweg. Kürzere Wege sollten viel öfter zu Fuß zurückgelegt werden und müssen dafür für alle komfortabel und sicher sein. Fußverkehr attraktiver zu machen und den Anteil der Fußwege am Modalsplit bis 2030 zu verdoppeln, ist zentraler Bestandteil der grünen Verkehrswende und mitentscheidend für die Frage, ob wir die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreichen und unsere Städte und Gemeinden lebenswerter werden. Wir GRÜNE wollen, dass der bequeme und sichere Fußweg zur nächsten ÖPNV-Haltestelle neue „Routine“ wird. Auch unter Gesundheitsgesichtspunkten wollen wir mehr aktive Mobilität fördern und in die Anlage attraktiver Fuß- und Radwege stärker investieren.	Ja, Fußverkehr als bundespolitisches Thema zu betrachten, ist für DIE LINKE völlig selbstverständlich. Um den Fußverkehr in den Kommunen voran bringen zu können, müssen auf Bundesebene die Rahmenbedingungen geschaffen werden. Wir brauchen einen „Nationalen Fußverkehrs-Plan“ ausgestattet mit ausreichend Finanzmitteln (ähnlich dem nationalen Radverkehrsplan). Außerdem ist die bundesweit gültige Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) viel zu Auto-orientiert. Sie muss im Sinne des Umweltverbundes grundlegend erneuert werden. Einen ausführlichen Forderungskatalog unter dem Titel "Sozialökologischer Neustart des Verkehrsrechts" hat dazu die Bundestags-Fraktion DIE LINKE bereits 2019 vorgelegt. Hier werden wir auch in der neuen Legislaturperiode kräftig Druck machen.	Der Fußverkehr ist in der Bundespolitik in erster Linie in puncto Verkehrswende und Sicherheit relevant. Die meisten Strecken, die mit dem Auto in der Stadt gefahren werden, sind Kurzstrecken, die man gut mit dem Rad oder zu Fuß bewältigen kann. Wenn ausreichend Platz für Fußgänger*innen auf den Wegen ist und wir mit Blick auf „Vision Zero“ auch die Sicherheit des Fußverkehrs deutlich erhöhen, wird es attraktiver, das Auto stehen zu lassen und schnell zu Fuß zur Post, zum Bäcker oder zum Arzt zu gehen.
2. Was will Ihre Partei zugunsten des Fußverkehrs tun? (z.B. Erläuterungen zu Verkehrsrechtsänderungen, Nationale Fußverkehrs-	Deutschland braucht mehr Miteinander von Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV und motorisiertem Verkehr. Kommunen sollen mehr Spielräume bei der Gestaltung von fuß- und radverkehrsfreundlichen Räumen erhalten und	Wir setzen uns für eine ganzheitliche Betrachtung der Mobilität ein. Dazu gehört aus unserer Sicht vor allem die Schaffung einer sicheren und leistungsstarken Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer sowie die Nutzung der Digitalisierung, um bestehende	Die Verkehrsregeln der StVO räumen bisher dem motorisierten Verkehr und seinem Platzbedarf keinen Vorrang ein. Das ist nicht länger zu rechtfertigen. Wir GRÜNE wollen Verkehrssicherheit („Null Verkehrstote“), Städtebau und Umweltschutz (u.a. Schutz vor Lärm) als gleichwertige Ziele ins Straßenverkehrsrecht integrieren. Kommunen brauchen mehr Gestaltungsfreiheit, um innerorts	Das Zu-Fuß-Gehen muss grundsätzlich mehr wertgeschätzt und gefördert werden. Jeder Weg, der zu Fuß absolviert werden kann statt mithilfe eines Verkehrsmittels, benötigt keinerlei zusätzliche Energie/ Ressourcen, emittiert keine schädliche Emissionen und gefährdet niemanden im Straßenverkehr. Um das Zu-	Wir wollen aus Städten für Autos Städte für alle machen. Das gilt für den öffentlichen Raum, der neu aufgeteilt werden muss zugunsten der umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsträger. Das gilt auch für die Rechte im Straßenverkehr. In der Straßenverkehrsordnung muss klargestellt

<p>strategie, Förderprogramme, Modellversuche)</p>	<p>beispielsweise Fahrrad-Vorrangrouten ausweisen können. Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer steht für uns dabei an erster Stelle. CDU und CSU wollen vor allem die Chancen der Digitalisierung für den ÖPNV und die Vernetzung verschiedener Verkehrsträger nutzen. Echtzeitinformationen mit alternativen Empfehlungen für die Weiterfahrt sind selbstverständlich, ergänzende Mobilitäts-services, Sharing-, Roller-, Rad- und Fußverkehr müssen integriert werden.</p>	<p>Herausforderungen wie Staus, Emissionen oder Risikostellen effektiv zu lösen.</p>	<p>Geschwindigkeiten zu begrenzen, sichere Querungen anzulegen, Verkehrsflächen umzuwidmen. Insbesondere in Kreuzungsbereichen ist höherer Fußgängerschutz notwendig, in einem größeren Sichtbereich sollte nicht mehr geparkt werden dürfen. Mit einer nationalen Fußmobilitätsstrategie wollen wir Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und mehr Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen schaffen. Im Falle einer grünen Regierungsbeteiligung wollen wir GRÜNE Förderprogramme etwa zur Straßen- und Promenadengestaltung und Fußwegevernetzung auflegen und kommunale Modellversuche für Verkehrsberuhigungen unterstützen.</p>	<p>Fuß-Gehen attraktiver zu machen, müssen die Fehler des autogerechten Stadumbaues rückgängig gemacht werden. Gehwege müssen verbreitert und Barrieren flächendeckend abgebaut werden. Der öffentliche Raum muss überall und auf kürzestem Wege barrierefrei zu Fuß zugänglich sein. Die Straßen in den Städten und Dörfern müssen in erster Linie als Lebensraum für Menschen und nicht als Verkehrsachsen begriffen werden. Dem Umweltverbund muss insgesamt deutlich mehr Platz eingeräumt werden als heute. Wir brauchen vor allem in den urbanen Zentren weniger und kleinere Autos. Eine Nationale Fußverkehrs-Strategie muss Städte und Gemeinden mit genug Personal und Finanzmitteln ausstatten, damit der Umbau eingeleitet bzw. deutlich beschleunigt werden kann. Die Straßenverkehrs-Ordnung muss umfassend zugunsten des Umweltverbundes reformiert werden (siehe oben). Ungerechte rechtlich Privilegien des Autoverkehrs, die das Zu-Fuß-Gehen beeinträchtigen, müssen dringend abgebaut werden, zum Beispiel müssen die Hürden für die Einrichtung von Zebrastreifen deutlich gesenkt werden. Parken innerorts sollte endlich als „Sondernutzung“ eingestuft</p>	<p>werden, dass alle Verkehrsteilnehmer*innen gleichberechtigt sind. Die Regelgeschwindigkeit Tempo 30 in Städten wollen wir in Modellversuchen testen. Die Regierungsfaktionen haben einen entsprechenden Entschließungsantrag im Bundestag verabschiedet. Wir wollen das als integrierten Ansatz stärken, indem wir in der kommenden Legislaturperiode die Grundlagen schaffen für einen Bundesmobilitätsplan, der den BVWP ablösen soll, und ergänzend regionale Mobilitätspläne unterstützen. Dazu gehört auch die Nationale Fußverkehrsstrategie, die der Bundesverkehrsminister schuldig geblieben ist und die wir in der nächsten Legislaturperiode vorlegen werden.</p>
--	--	--	---	--	---

				werden - damit Autos nicht mehr völlig selbstverständlich überall die Fußverkehrsflächen zuparken.	
3. Wie wollen Sie die Unfallzahlen mit Fußverkehrsbeteiligung senken?	Um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, sollten u. a. die Potenziale des automatisierten, autonomen und vernetzten Fahrens 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 Rad- und Fußwegen weiter voranzutreiben.	Die konsequent sinkenden Todeszahlen im Verkehr sind ein gutes Zeichen, auf dem wir uns aber nicht ausruhen dürfen. Die wichtigste Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist die konsequente Durchsetzung der bestehenden Regeln und die entsprechende Sanktionierung bei Verstößen bei allen Verkehrsteilnehmern. Ergänzend können auch bauliche Maßnahmen an gefährlichen Stellen sinnvoll sein. Die zusätzliche Vernetzung der Infrastruktur und der Verkehrsteilnehmer untereinander kann ebenfalls einen großen Beitrag für mehr Verkehrssicherheit auch für Fußgänger leisten.	Dass die Bundesregierung das Ziel ihres Verkehrssicherheitsprogramms verfehlt und keine Anstrengungen unternimmt, die Zahl der Unfallopfer schnell zu senken, und dass viele Menschen - gerade die Jüngsten und Älteren - ihre Fußwege nur mit Verunsicherung und teils massiver Gefährdung durch den Kfz-Verkehr beschreiten können, ist ein andauernder Skandal. Wir wollen Verkehrsflächen fair zwischen Verkehrsteilnehmenden aufteilen und Fuß- und Radverkehr den Platz geben, den sie als umweltfreundliche Verkehrsarten zu ihrer Entfaltung benötigen. Die Straßenverkehrsordnung wollen wir an die Erfordernisse des Klima- und Umweltschutzes und das Ziel der „Vision Zero“ anpassen. Verkehrsregeln dürfen nicht als „Vorschläge“ in einem an sich rechtsfreien Raum verstanden, sondern müssen eingehalten und ggf. durchgesetzt werden - u.a. durch höhere Bußgelder. Wir wollen zudem Verkehrssicherheitszonen ermöglichen, in die nur mit Abbiegesystemen ausgerüstete Lkw einfahren dürfen.	Ziel der LINKEN ist die „Vision Zero“. Niemand, der oder die auf Deutschlands Straßen unterwegs ist, sollte sterben müssen oder schwer verletzt werden. Ein erster wichtiger Schritt dahin ist die Senkung der Regelgeschwindigkeiten für Autos. DIE LINKE fordert 120km/h auf Autobahnen, 80km/h außerorts und 30 innerorts. Außerdem müssen Flächen, die Fußgänger*innen vorbehalten sind, von Polizei und Ordnungsämtern stärker geschützt und Verstöße (wie Falschparken) stärker geahndet werden. Der öffentliche Raum in Städten und Dörfern muss insgesamt Fußgänger*innenfreundlicher umgestaltet werden. Wir brauchen bessere Straßenquerungsmöglichkeiten, mehr Zebrastreifen, Mittelinseln und Gehwegnasen sowie Ampeln mit fußgängerfreundlicheren Schaltungen. An Kreuzungen müssen Sichtbeziehungen verbessert werden, zum Beispiel durch weniger kreuzungsnahen Parkplätze. Aber auch Veränderungen im Kopf sind nötig. Statt dem heute oft vorherrschenden „Recht des Stärkeren“ sollten die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen stets Vorrang erhalten: Fuß vor	Viele Unfälle mit Fußgänger:innen ereignen sich beim Rechtsabbiegen von Lkw. Wir haben bereits dafür gesorgt, dass Lkw nur noch mit Schrittgeschwindigkeit abbiegen dürfen. Da für ungeschützte Verkehrsteilnehmer:innen aber auch von rechtsabbiegenden Fahrzeugen unter 3,5 Tonnen eine erhebliche Gefahr ausgeht, haben wir das BMVI aufgefordert zu untersuchen, welche Gegenmaßnahmen ergriffen werden können. Diese Prüfung ist das BMVI schuldig geblieben, so dass wir uns in der nächsten Legislaturperiode dieser Thematik noch einmal annehmen werden. Zu einem besseren Schutz von Fußgänger*innen können auch Abbiegeassistenten für Lkw beitragen, die wir als Bundesregierung fördern. Gemäß EU-Recht sind Abbiegeassistenten ab dem 6. Juli 2022 für neue Fahrzeugtypen und ab 7. Juli 2024 für neue Fahrzeuge endlich verpflichtend.

				Fahrrad, Fahrrad vor Auto. Wenn sich alle an dieses Grundprinzip halten, gibt es weniger Unfälle und für alle wäre der Verkehr weniger stressig. Mehr Mittel müssen in Verkehrserziehung und Bildung fließen.	
4. Wie stehen Sie zu Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts? Fordern Sie (zumindest) Versuche mit Modellkommunen?	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.	Ein pauschales Tempolimit innerorts von 30 km/h führt eher zu mehr Staus, Verstößen und weniger Akzeptanz. Damit ist der Verkehrssicherheit nicht gedient. Wir wollen stattdessen vor Schulen, Kindergärten oder beispielsweise Altenheimen die Umsetzung lokaler Geschwindigkeitsbeschränkungen erleichtern. Gleichzeitig setzen wir auf die Nutzung intelligenter Verkehrslenkung, damit insbesondere Innenstädte entlastet werden und Risiken sinken.	Wir GRÜNE stehen für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts. Unser Ziel ist die Vision Zero, d. h. keine Toten und Schwerverletzten mehr im Straßenverkehr. Alle Menschen sollen sich in ihrem Alltag angstfrei fortbewegen und unversehrt ihre Ziele erreichen können. Um mehr Sicherheit auf den Straßen zu erreichen, wollen wir in geschlossenen Ortschaften das Regel-Ausnahme-Verhältnis umkehren. Tempo 30 ist dann die Regel, Abweichungen wie Tempo 50 werden vor Ort entschieden und ausgewiesen.	Wir wollen Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts einführen, um die Lebensqualität der Menschen deutlich zu verbessern und den Verkehr sicherer zu machen und klima-, umwelt- und gesundheitsschädliche Emissionen zu senken. Nebenbei würden durch den gleichmäßigeren Verkehrsfluss Staus reduziert und auch der Schilderwald verkleinert.	Wir wollen in Modellprojekten Tempo 30 km/h als neue Regelgeschwindigkeit testen.
5. Ist für Sie der Schutz von Gehwegen vor Falschparkern und -fahrern (Auto, Fahrrad, E-Scooter) ein Thema? Wenn ja, was wollen Sie hier tun?	Ja, das ist für CDU und CSU ein Thema. Gehwege müssen insbesondere für den Fußverkehr frei bleiben und dürfen nicht als Abstellplätze für Fahrzeuge zweckentfremdet werden. Im Rahmen der aktuell laufenden Novelle des Bußgeldkatalogs wird zum Beispiel die Sanktion für verbotswidriges Parken auf Geh- und	Im Rahmen der Novelle der Straßenverkehrsordnung sind die Sanktionen für Falschparken bereits verschärft worden. Die neuen Bedingungen müssen sich nun zunächst in der Praxis bewähren, bevor eine erneute Anpassung ins Auge gefasst werden sollte. Gerade beim Thema E-Scooter setzen wir auf die Möglichkeit durch geocaching Falschparker auf	Gehwege müssen Fußgängerinnen und Fußgängern vorbehalten sein. Deswegen haben wir GRÜNE uns gegen die Pläne von Bundesverkehrsminister Scheuer ausgesprochen, E-Scooter-Fahren auf Gehwegen zuzulassen. Auch Fahrradfahrende haben auf Gehwegen in der Regel nichts verloren und müssen, falls sie Kinder begleiten, in jedem Fall Rücksicht üben. Bei allen Verkehrsteilnehmenden gilt es, §1 der StVO (ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht) wieder stärker ins Bewusstsein zu rücken - u.a. auch dadurch, dass	Ja, selbstverständlich. Das Falschparken auf dem Gehweg sollte nicht mehr als Kavaliersdelikt betrachtet werden - schließlich stört es nicht nur, sondern kann auch zu ernsthaften Gefährdungen führen. Es muss deshalb konsequent verfolgt werden (dafür braucht es vor allem mehr Personal!), die Bußgelder müssen so angepasst werden, dass sie auch eine entsprechende Wirkung erzielen. E-Scooter sind weitgehend nutzlos.	Wir haben in zwei Entschließungsanträgen mit der Mehrheit des Deutschen Bundestages das Bundesverkehrsministerium aufgefordert, Möglichkeiten für Kommunen zu schaffen und auszubauen, am Straßenrand speziell ausgewiesene Abstellflächen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge einzurichten, damit die Bürgersteige frei begehbar bleiben und zukünftig in der

	Radwegen angehoben.	Gehwegen zu verhindern.	regelwidriges Verhalten stärker geächtet und Ordnungswidrigkeiten auch öfter geahndet werden. Die Bußgelder für Falschparken sind in Deutschland - auch im internationalen Vergleich - aus unserer Sicht viel zu niedrig.	Sie gehören nicht auf den Gehweg. Fuß- und Radverkehr hingegen sollten keinesfalls gegeneinander ausgespielt werden. Im Gegenteil: Sie müssen im Umweltverbund zusammen gedacht, weiterentwickelt und gestärkt werden. Radfahrer*innen müssen jedoch zu jedem Zeitpunkt den Vorrang des „schwächeren“ Fußverkehrs im Blick behalten. Hier wäre eine bundesweit geförderte Kampagne zur Rücksichtnahme sinnvoll.	StVO sicherzustellen, dass Gehwege insbesondere für den Fußverkehr frei bleiben und nicht als Abstellplätze für Fahrzeuge zweckentfremdet werden. Wir haben das BMVI außerdem dazu aufgefordert, eine gesetzliche Regelung zu schaffen, die es ermöglicht, E-Scooter und Fahrräder, die den Fußgänger- und Radverkehr behindern, weil sie auf dem Geh- oder Radweg abgestellt werden, für den Halter bzw die Halterin und/oder letzten Nutzer bzw. Nutzerin kostenpflichtig von Behörden entfernen zu lassen. Bei diesen Maßnahmen ist das Ministerium die Umsetzung schuldig geblieben, so dass wir uns dieses Themas in der nächsten Legislaturperiode noch einmal annehmen werden.
6. Bundesrecht wie die VwV-StVO und Normen wie die R-FGÜ (Richtlinien für Fußgängerüberwege) erschweren die Einrichtung von Zebrastreifen. Treten Sie für eine Lockerung ein?	CDU und CSU planen derzeit keine entsprechenden Änderungen	Bestehende Vorschriften sollten regelmäßig auf ihre Praktikabilität evaluiert werden. Insbesondere sollten Vorgaben und Prozesse deutlich vereinfacht und entbürokratisiert werden, damit Zebrastreifen schnell dort entstehen können wo sie gebraucht werden.	In jedem Fall wollen wir GRÜNE Kommunen mehr Handlungs- und Entscheidungsfreiheit geben. Die Reglementierung für die Anlage von Zebrastreifen, Tempo-30 oder Fahrradstraßen sind völlig antiquiert und konservieren eine Verkehrskultur, die weiterhin den motorisierten Individualverkehr als die „normale“ bzw. normprägende Verkehrsart verstehen will. Mit der Verkehrswende verbinden wir GRÜNE das Ziel, die Bedingungen für Fuß- und Radverkehr deutlich zu erleichtern. Dazu gehört auch, Querungen baulich sicherer zu gestalten.	Ja! Zebrastreifen sind eine super Sache, weil sie den schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen uneingeschränkten Vorrang geben. Davon braucht es viel mehr! Alle Hürden für die Einrichtung von Zebrastreifen müssen weg. Dies hat die LINKE im Bundestag auch in ihrem Positionspapier (s.o.) ausführlich eingefordert.	Die SPD ist der festen Überzeugung, dass die Errichtung von weiteren Querungsanlagen für die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und insbesondere Schulkindern von zentraler Bedeutung ist. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unterstützt die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen bei der Überarbeitung der Empfeh-

					lungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), u.a. mit der Schaffung von Grundlagen durch Forschungsvorhaben. Geeignete und sichere Querungsanlagen stehen dabei im Mittelpunkt. Die genannten verwaltungsrechtlichen Regelungen sollen einen angemessenen Ausgleich zwischen den Interessen beteiligter Verkehrsteilnehmer:innen und eine möglichst effektiven und vor allem sicheren Einsatz von Fußgängerüberwegen gewährleisten. Vorschriften, die Hürden für dieses wichtige verkehrssichernde Mittel darstellen, müssen überprüft werden.
7. Bußgelder und andere Sanktionen für Ordnungswidrigkeiten und Verstöße im Straßenverkehr sind in Deutschland im europäischen Vergleich niedrig. Soll es dabei bleiben?	Im Rahmen der aktuell laufenden Novelle des Bußgeldkatalogs sind zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr im Allgemeinen und insbesondere für den Rad- und Fußverkehr verschiedene Änderungen der Buß- und Verwargelder beabsichtigt.	Die Bußgelder und weitere Sanktionen wurden im Rahmen der StVO-Novelle angepasst und zum Teil drastisch erhöht. Nach der Umsetzung der StVO und ihrer vielseitigen Veränderungen für den Verkehrsalltag gilt es zunächst zu prüfen welche Auswirkungen die Reform hat. Dabei setzen wir auf Verhältnismäßigkeit und Rechtssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer statt auf einseitige Sanktionierung.	Nein. Aus unserer Sicht hat das Hin und Her im Jahre 2020 um die neue Bußgeldkatalog-Verordnung des BMVI und die Absicht der Bundesregierung, schärfere Sanktionen für Rasen innerhalb geschlossener Ortschaften und Tempo-30-Zonen wieder zurückzudrehen, der Debatte um die Verkehrssicherheit und eine faire Verkehrskultur auf den Straßen sehr geschadet. Kfz-Führer*innen haben eine besonders hohe Verantwortung für die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer*innen. Sie als „Opfer“ von klaren Ordnungsprinzipien und ggf. Sanktionen zu stilisieren, halten wir für nicht angemessen. Regeln, auf die sich die Gesellschaft verständigt hat, um ein gutes Miteinander im Straßenverkehr zu schaffen, sind keine „Zumutung“ und keine „Gängelei“,	Nein. Im internationalen Vergleich liegen Bußgelder in Deutschland weit im unteren Bereich und haben für viele Verkehrsteilnehmer keine vorbeugende Wirkung. Das muss geändert werden. Insbesondere die Strafen für Verstöße, die andere Verkehrsteilnehmende gefährden, müssen wirklich abschrecken und bei Wiederholung auch zum Führerscheinentzug führen. Grundsätzlich halten wir aber die unzureichende Kontrolldichte für das noch größere Problem. Denn die Chancen "erwischt" zu werden, sind einfach zu gering. DIE LINKE tritt deshalb vor allem für mehr Personal ein.	Der Bußgeldkatalog wurde vom BMVI und den Ländern vor wenigen Monaten teilweise überarbeitet. Diese Überarbeitung müssen wir evaluieren und gegebenenfalls überarbeiten. Grundsätzlich brauchen wir eine Anpassung an die europäische Sanktionshöhe. Um die Verkehrssicherheit von Fußgänger*innen zu verbessern, sollen Regelverstöße von Autofahrer*innen stärker geahndet werden. Im Zuge der letzten Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung wurde beispielsweise schon die vorschriftswidrige Nutzung von Gehwegen durch Kraftfahrzeuge stärker sanktioniert. Damit Radfahrer*innen sich

			sondern müssen wie auch alle anderen Regeln des öffentlichen Lebens de facto und für alle gelten und notfalls durchgesetzt werden.		und andere nicht durch zu viel Alkohol im Straßenverkehr in Gefahr bringen, setzt sich die SPD außerdem für die Einführung eines Ordnungswidrigkeitstatbestand analog § 24 Straßenverkehrsgesetz für Kraftfahrer*innen ein, wonach Radfahrer*innen nur bis zu einem Grenzwert von 1,1 Promille ein Fahrrad im Straßenverkehr fahren dürfen.
8. In Deutschland fehlt ein rechts-sicher anzuordnendes Verkehrszeichen für Hauptverkehrsstraßen mit Geschäften, Stadt-/ Dorfplätze mit Kfz-Verkehr, enge Ortsdurchfahrten. Lösung wäre die Begegnungszone mit Tempo 20 und Fußgängervorrang. Wird sich Ihre Partei für die Einführung der Begegnungszone in die StVO einsetzen?	CDU und CSU planen derzeit keine derartige Einführung.	Die Grundpfeiler unseres Verkehrsrechts haben sich über Jahrzehnte bewährt und gleichzeitig stetig weiterentwickelt. Aus unserer Sicht besteht aktuell kein vordringlicher Bedarf zur Schaffung eines weiteren Verkehrszeichens und eines Tempolimits 20 km/h. Das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer ist einem ständigen Abwägen unterworfen und Bedarf im Rahmen des vorgegebenen bundeseinheitlichen Rahmens der lokalen Entscheidung der betroffenen Kommunen.	Wir GRÜNE unterstützen die Einführung von Begegnungszonen und verweisen dabei auch auf erfolgreiche Beispiele in europäischen Nachbarländern. Die grüne Verkehrssenatorin von Berlin setzt sich derzeit dafür ein, in der Bergmannstraße in Berlin-Kreuzberg eine Begegnungszone zu etablieren. Wir sprechen uns grundsätzlich dafür aus, den Autoverkehr zu verringern, den Raum Straße vielfältig nutzbar zu machen, attraktive Rad- und Fußwege anzulegen, verkehrsberuhigte oder autofreie Innenstädte und Stadtviertel voranzutreiben und mehr Grünflächen auch durch Entsiegelung zu schaffen.	Ja. Die Begegnungszone sollte auch in der deutschen StVO eingeführt werden. Sie kann die Lebensqualität in Städten und Gemeinden deutlich verbessern. Die Erfahrungen aus den Nachbarstaaten sind durchweg positiv.	Ja. Zusätzlich zum verkehrsberuhigten Bereich und zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich sollen Shared Spaces unter Berücksichtigung bisheriger Erfahrungen und wissenschaftlicher Auswertungen in die StVO aufgenommen werden. Diese Begegnungszonen sind besonders fuß- und fahrradfreundlich und entsprechen in besonderer Weise dem neuen StVO-Ansatz der gleichberechtigten Verkehrsteilnehmer*innen.