

Änderungsantrag

der Fraktion der SPD

zur zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 13/6914, 13/7888 –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes **und anderer Gesetze**

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a (§ 2 a Abs. 1 StVG)

In Artikel 1 Nr. 3 wird § 2 a Satz 1 durch folgende Sätze ersetzt:

„Bei erstmaligem Erwerb einer Fahrerlaubnis wird diese auf Probe erteilt. Die Probezeit dauert vier Jahre, wenn der Inhaber zum Zeitpunkt der Erteilung das 23. Lebensjahr noch nicht vollendet hat, sonst zwei Jahre. Die Probezeit beginnt mit dem Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis.“

Außerdem wird nach Absatz 1 folgender Absatz 1 a eingefügt:

„(1 a) Die Probezeit endet, wenn der Inhaber an einem Fortbildungsseminar gemäß näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung nach § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe n und p teilnimmt, frühestens jedoch nach Ablauf von zwei Jahren.“

Als Folgeänderung ist in Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe n wie folgt zu fassen:

„n) Die Anforderungen an die allgemeinen und besonderen Aufbauseminare und die Fortbildungsseminare, insbesondere über Inhalt und Dauer, die Teilnahme an den Seminaren nach § 2 a Abs. 1 a und § 2 b Abs. 1 und 2, ... (wie Entwurf).“

Begründung

Alle wissenschaftlichen Untersuchungen belegen, daß die Altersgruppe der 18- bis 24jährigen Fahranfänger im Straßenverkehr das mit Abstand höchste Unfallrisiko aufweist. Trotz gewisser Erfolge der 1986 eingeführten Fahrerlaubnis auf Probe ist die Auffälligkeit bei den jungen Fahranfängern noch immer überdurchschnittlich hoch. In einer Anhörung vor dem Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages am 13. November 1996 hat deshalb die deutliche Mehrheit der Sachverständigen

digen die Einführung einer zweiten Ausbildungsphase ca. 6 bis 12 Monate nach Ablegung der Führerscheinprüfung angeregt und darauf hingewiesen, daß nach dem jetzigen spezialpräventiven Modell der Fahrerlaubnis auf Probe die Auffälligkeit eines Fahranfängers innerhalb der Probezeit häufig nur vom Zufall bzw. von der jeweiligen Kontrolldichte abhinge. Tatsache sei jedenfalls, daß nahezu allen Fahranfängern unfallträchtige Fahrfehler unterlaufen und individuelle Erfahrungen gesammelt werden, die von den Einzelnen häufig nicht mit den gewünschten und sicherheitsbedeutsamen Schlußfolgerungen verarbeitet werden. Eine Aufarbeitung der gesammelten Erlebnisse unter professioneller Begleitung im Wege einer zweiten Ausbildungsphase sei deshalb dringend geboten.

Der Antrag greift diese Anregungen auf. Für die besonders gefährdeten 18- bis 22jährigen Fahranfänger soll die Probezeit um zwei Jahre auf insgesamt vier Jahre verlängert werden. Da sich die Unfallhäufigkeit der Fahranfänger bei etwa dem 25. Lebensjahr auf das normale Niveau einpendelt, ist die Verlängerung der Probezeit bis zum Ersterwerb der Fahrerlaubnis mit 22 Jahren notwendig, aber auch ausreichend. Für den- oder diejenige, der oder die sich während der Probezeit unauffällig im Straßenverkehr verhält, ist die Neuregelung keine Mehrbelastung, da die spezialpräventiven Maßnahmen der Fahrerlaubnis auf Probe (Aufbauseminar und im Wiederholungsfall ggf. Entzug der Fahrerlaubnis) nur bei der Begehung von Verkehrsverstößen eingreifen.

Mit der Verlängerung der Probezeit wird das Angebot einer freiwilligen zweiten Ausbildungsphase verbunden. Wer dieses Angebot wahrnimmt, kann damit seine Probezeit um zwei Jahre verkürzen. Dies ist ein erheblicher Anreiz, das Angebot zu einem Erfahrungsaustausch unter Moderation eines Fahrlehrers anzunehmen. Gleichzeitig wird damit die Bereitschaft honoriert, eventuell vorhandene unfallträchtige Einstellungen bei sich zu korrigieren und dadurch künftig zur Vermeidung von Unfällen beizutragen.

Der Deutsche Bundestag geht davon aus, daß durch eine wissenschaftliche Begleituntersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen die Erfahrungen mit dem neuen Instrument einer freiwilligen zweiten Ausbildungsphase dokumentiert und ausgewertet werden.

2. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 2 b Abs. 1 StVG)

In Artikel 1 Nr. 4 ist in Buchstabe b der Doppelbuchstabe bb wie folgt zu fassen:

„bb) Auf Antrag kann die anordnende Behörde dem Betroffenen in begründeten Ausnahmefällen die Teilnahme an einem Einzelseminar gestatten.“

Begründung

Die Mitwirkung an Gruppengesprächen bildet das Kernstück der Aufbauseminare für auffällige Kraftfahrer im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe. Hieran sollte grundsätzlich festge-

halten werden. Die Zulassung zu Einzelseminaren, die bei großzügiger Handhabung zur Schaffung eines Zwei-Klassen-Systems führen würde, muß deshalb besonders begründeten Ausnahmefällen vorbehalten bleiben. Die Formulierung macht deutlich, daß der bzw. die Betroffene der Behörde nachweisen muß, warum die Teilnahme an einem Gruppenseminar unzumutbar ist. Zugleich wird damit ein Regel-Ausnahme-Verhältnis normiert, das das behördliche Ermessen eingrenzt.

3. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 4 Abs. 5 StVG)

In Artikel 1 Nr. 7 ist in § 4 der Absatz 5 zu streichen.

Begründung

§ 4 Abs. 5 sieht vor, daß Fahrerlaubnisinhaber, die 14 oder 18 Punkte erreichen, ohne daß die Fahrerlaubnisbehörde die vor Erreichen dieser Punktschwellen vorgesehene Maßnahmen (Verwarnung etc.) treffen konnte, so gestellt werden, als ob sie 9 bzw. 14 Punkte hätten.

Diese Regelung begünstigt Fahrerlaubnisinhaber, die beharrlich und in rascher Folge gegen Verkehrsvorschriften verstoßen, und ist der Sicherheit des Straßenverkehrs abträglich. Sie führt außerdem dazu, daß solche Fahrerlaubnisinhaber besser gestellt werden, als Kraftfahrer, die in größeren Abständen z. B. 12 Punkte erreichen. Nach der beabsichtigten Regelung wird der Fahrerlaubnisinhaber mit 14 oder mehr Punkten auf 9 Punkte herabgestuft und erhält nach Teilnahme an einem Aufbauseminar einen weiteren Bonus von 2 Punkten, so daß er schließlich nur noch 7 Punkte hat. Ein Fahrerlaubnisinhaber mit z. B. 12 Punkten erhält nach Teilnahme an einem Aufbauseminar ebenfalls einen Bonus von 2 Punkten und hat dann noch 10 Punkte. Eine solche Bevorzugung von Fahrerlaubnisinhabern, die beharrlich und in rascher Folge gegen Verkehrsvorschriften verstoßen, ist nicht hinnehmbar.

Die Fälle, in denen Fahrerlaubnisinhaber auf atypische Weise („auf einen Schlag“) 14 oder 18 Punkte erreichen oder überschreiten, können durch die Zulassung von Einzelausnahmen (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe w des Entwurfs) gelöst werden. Dadurch wird der neuen Rechtsprechung zum Fortsetzungszusammenhang ausreichend Rechnung getragen.

4. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 4 Abs. 8 Satz 2 StVG)

In Artikel 1 Nr. 7 ist in § 4 Abs. 8 der Satz 2 wie folgt zu fassen:

„Auf Antrag kann die anordnende Behörde dem Betroffenen in begründeten Ausnahmefällen die Teilnahme an einem Einzelseminar gestatten.“

Begründung

Die Mitwirkung an Gruppengesprächen bildet das Kernstück der Aufbauseminare im Rahmen des Punktsystems. Hieran sollte grundsätzlich festgehalten werden. Die Zulassung zu Einzelseminaren, die bei großzügiger Handhabung zur Schaffung eines Zwei-Klassen-Systems führen würde, muß deshalb besonders begründeten Ausnahmefällen vorbehalten bleiben.

Die Formulierung macht deutlich, daß der bzw. die Betroffene der Behörde nachweisen muß, warum die Teilnahme an einem Gruppenseminar unzumutbar ist. Zugleich wird damit ein Regel-Ausnahme-Verhältnis normiert, das das behördliche Ermessen eingrenzt.

5. Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c StVG)

In Artikel 1 Nr. 10 werden in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c nach den Wörtern „in Verbindung mit Abs. 4, 7 und 8“ die Wörter „sowie regelmäßige Überprüfungen des Sehvermögens und des Nachweises hierüber,“ eingefügt.

Begründung

Die Ergänzung ermöglicht die Einführung von regelmäßigen Wiederholungssehtests für alle Fahrerlaubnisinhaber. Die Festlegung der Intervalle bleibt dem Ordnungsgeber überlassen. Die Fahrerlaubnisse sollen nicht befristet werden. Es ist nur daran gedacht, die Fahrerlaubnisinhaber zur Durchführung des Sehtests zu verpflichten und hierüber eine Bescheinigung mitzuführen. Sie ist geboten, weil bei allen Menschen mit zunehmendem Lebensalter das Sehvermögen nachläßt. Häufig läuft diese Verschlechterung unmerklich ab, so daß die Betroffenen keine rechtzeitigen Korrekturmaßnahmen (z. B. durch Brillen oder Kontaktlinsen) durchführen lassen. Angesichts der hohen Verkehrsdichte auf unseren Straßen ist ein optimal korrigiertes Sehvermögen jedoch von hoher Bedeutung für die Verkehrssicherheit. Ein regelmäßiger Sehtest bei einer anerkannten Sehteststelle kann deshalb zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wesentlich beitragen.

6. Zu Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe p StVG)

In Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb sind in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe p im zweiten Spiegelstrich am Ende das Komma durch das Wort „und“ zu ersetzen und folgender dritter Spiegelstrich anzufügen:

„– durch die Festlegung von Beschränkungen und Auflagen, insbesondere durch Festlegung eines absoluten Alkoholverbots, (§ 24 a), durch Festlegung von allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzungen beim Führen von Kraftfahrzeugen sowie deren diesbezügliche Kennzeichnung,“.

Begründung

Die von der Bundesregierung eingeräumten Möglichkeiten, das überproportional hohe Unfallrisiko junger Fahranfänger zu reduzieren, reichen nicht aus.

Es ist vielmehr erforderlich, die Fahrerlaubnis mit Auflagen und Beschränkungen zu versehen.

Diese sollen die Fahranfänger zu einer zurückhaltenden Fahrweise anhalten und von der Notwendigkeit entlasten, besonders riskante Situationen bewältigen zu müssen.

Mit dem absoluten Alkoholverbot wird der Tatsache Rechnung getragen, daß Fahranfänger durch Alkoholgenuß einem besonderen Risiko ausgesetzt sind, da bei ihnen Wahrnehmungsstrategien und Automatismen der Fahrzeugbeherrschung noch im Aufbau begriffen sind und sie ihre Fähigkeiten oft noch nicht richtig einschätzen können. Für sie ist daher jede zusätzliche, vermeidbare Beeinträchtigung auszuschließen. Daher ist ein absolutes Alkoholverbot erforderlich.

Des weiteren wird mit einer möglichen Geschwindigkeitsbegrenzung einer der Hauptunfallursachen allgemein und speziell von Fahranfängern begegnet. Wenngleich sich die Unfallursache „Geschwindigkeit“ stets auf die jeweilige Situation bezieht und damit noch keine Aussage über die gefahrenen Höchstgeschwindigkeiten getroffen ist, muß davon ausgegangen werden, daß gerade bei unerfahrenen Fahrern ein gewohnheitsmäßig hohes Geschwindigkeitsniveau Auswirkungen auf die Geschwindigkeitswahl auch in problematischen Situationen hat.

Ursache dieser hohen Geschwindigkeiten ist dabei teilweise auch der Erwartungsdruck des Fahranfängers, der sich genauso verhalten möchte wie ein Routinier. Es ist daher sinnvoll, daß Fahranfänger als „Noch-Lernende“ erkannt werden. Damit muß von Fahranfängern nicht versucht werden, „über ihre Verhältnisse“ zu fahren, um nicht aufzufallen. Im übrigen wird mit dieser Maßnahme die Überwachung der obengenannten Punkte ermöglicht.

7. Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 6 Abs. 1 Nr. 14)

In Artikel 1 Nr. 10 wird folgender Doppelbuchstabe hh eingefügt:

,hh) Nummer 14 wird wie folgt gefaßt:

„14. die Beschränkung des Haltens und Parkens zugunsten der Anwohner und der in zu bestimmenden Gebieten oder Stadtteilen lebenden Wohnbevölkerung sowie die Schaffung von Parkmöglichkeiten für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde, insbesondere in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung oder Arbeitsstätte.“

Begründung

In vielen Kommunen – insbesondere größeren Städten – bestehen kommunalpolitische Bestrebungen, motorisierten Individualverkehr auf ein stadtverträgliches Maß zu begrenzen und deshalb Verkehre durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden. Zu diesen Maßnahmen gehören auch verkehrsbehördliche Anordnungen mit dem Ziel, die umfassende Nutzung von Verkehrsflächen einzuschränken und den Parkraum zu bewirtschaften. Eine solche Parkraumbewirtschaftung ist jedoch vielfach am derzeit geltenden engen Anwohnerbegriff des Straßenverkehrsrechts gescheitert mit der Folge, daß Anwohnerparkzonen aufgehoben werden mußten. Daher ist es sinnvoll, den Anwohnerbegriff zu erweitern und damit den

kommunalen Behörden ein Instrument an die Hand zu geben, die Anwohnerparkzonen den jeweiligen örtlichen Erfordernissen anzupassen. Mit der vorgeschlagenen Änderung wird die hierzu erforderliche gesetzliche Ermächtigung geschaffen.

8. Zu Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe d (§ 25 Abs. 5 StVG)

In Artikel 1 Nr. 14 ist Buchstabe d wie folgt zu fassen:

„d) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 (weiter wie GesEntw.) ...

bb) Nach Satz 2 werden folgende Sätze angefügt:

„Sind gegen den Betroffenen mehrere Fahrverbote wirksam, so laufen die Verbotsfristen nacheinander. Die Verbotsfrist auf Grund des früher wirksam gewordenen Fahrverbots läuft zuerst. Werden Fahrverbote gleichzeitig wirksam, so läuft die Verbotsfrist auf Grund des früher angeordneten Fahrverbots zuerst, bei gleichzeitiger Anordnung ist die frühere Tat maßgebend.“

Als Folge ist in Artikel 3 Nr. 1 (§ 44 StGB) folgender Buchstabe c1 anzufügen:

„c1) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Sind gegen den Täter mehrere Fahrverbote wirksam, so laufen die Verbotsfristen nacheinander. Die Verbotsfrist auf Grund des früher wirksam gewordenen Fahrverbots läuft zuerst. Werden Fahrverbote gleichzeitig wirksam, so läuft die Verbotsfrist auf Grund des früher angeordneten Fahrverbots zuerst, bei gleichzeitiger Anordnung ist die frühere Tat maßgebend.“

Begründung

Sowohl aus verkehrserzieherischen als auch aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es zwingend notwendig, Fahrverbotsfristen mehrerer Verbote nicht gleichzeitig zu berechnen, sondern nacheinander wirken und ggf. vollstrecken zu lassen. Das Fahrverbot hat die Funktion eines deutlichen Denkkzettels. Es kann nicht im Interesse der Verkehrssicherheit sein, wenn ein hartnäckiger Täter die Möglichkeit hat, nach Begehen eines schwerwiegenden, in der Regel mit Fahrverbot bedrohten Verkehrsverstöße, weitere Verstöße von gleichem Gewicht zu begehen, ohne das Risiko, für einen zusätzlichen Zeitraum auf den Führerschein verzichten zu müssen.

9. Zu Artikel 1 Nr. 16 (§ 28 Abs. 3 StVG)

In Artikel 1 Nr. 16 sind in § 28 Abs. 3 nach Nr. 3 folgende Nr. 3 a und 3 b einzufügen:

„3 a Rechtskräftige Entscheidungen wegen einer von einem Mitglied des Fahrpersonals oder einem Unternehmer begangenen, durch die Polizei oder durch das Bundesamt für Güterverkehr festgestellten Ordnungswidrigkeit nach dem Fahrpersonalgesetz, wenn gegen den Betroffenen wegen dieser Ordnungswidrigkeit eine Geldbuße von mindestens 200 Deutsche Mark festgesetzt ist,

- 3 b rechtskräftige Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach dem Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter, wenn gegen den Betroffenen wegen dieser Ordnungswidrigkeit eine Geldbuße von mindestens 200 Deutsche Mark festgesetzt ist und die zugrunde liegenden Verstöße im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen.“

Begründung

Verstöße gegen das Fahrpersonalgesetz, insbesondere gegen die vorgeschriebenen Lenkzeiten, Lenkzeitunterbrechungen oder Ruhezeiten oder wegen der Anordnung einer solchen Überschreitung sowie Verstöße gegen das Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter, bergen ein erhebliches Gefährdungspotential für den Straßenverkehr. Zuwiderhandlungen, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen oder sich auf den Straßenverkehr auswirken, können Aufschluß über die körperliche, geistige und charakterliche Eignung geben. Nach höchstichterlicher Rechtsprechung sind bei der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen sämtliche im Einzelfall bedeutsamen Umstände heranzuziehen, wobei gerade bei der charakterlichen Eignung eine Vielzahl von Tatsachen oder persönlichen Merkmalen in Betracht kommt. So läßt z. B. der Verantwortliche in einem Unternehmen, der nicht verhindert oder gar veranlaßt, daß ein anderer – als Führer eines Kraftfahrzeuges – gegen Vorschriften des Fahrpersonalgesetzes oder des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter verstößt, nicht nur Zweifel an seiner (gewerberechtlichen) Zuverlässigkeit aufkommen, sondern auch an seiner Fahreignung. Im Rahmen des Punktsystems wird durch die Aufnahme der genannten Entscheidungen im Verkehrszentralregister der Zugriff auf die Fahrerlaubnis eröffnet. Die Eintragungsgrenze von 200 Deutsche Mark entspricht der Eintragungsgrenze nach § 149 Abs. 2 Nr. 3 Gewerbeordnung im Gewerbezentralregister. Die Eintragungspflicht stellt keine Diskriminierung deutscher Unternehmen dar, da auch die Verstöße ausländischer Transportunternehmen in Deutschland erfaßt werden und ggf. im Wiederholungsfall zum Verbot des Führens von Kraftfahrzeugen auf deutschen Straßen führen.

10. Zu Artikel 1 Nr. 17 (§ 29 StVG)

In Artikel 1 Nr. 17 wird in § 29 Abs. 6 nach Satz 3 folgender Satz eingefügt:

„Die Tilgung einer Eintragung einer Entscheidung wegen einer Ordnungswidrigkeit unterbleibt in jedem Falle solange, wie der Betroffene im Zentralen Fahrerlaubnisregister als Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe gespeichert ist.“

Als Folgeänderung ist in § 29 Abs. 6 Satz 1 die Angabe „zwei bis vier“ durch die Angabe „zwei bis fünf“ zu ersetzen.

Begründung

Ein Fahranfänger wird künftig grundsätzlich vier Jahre lang den Maßnahmen der Fahrerlaubnis auf Probe unterliegen,

wenn er während dieser Zeit eine schwerwiegende oder zwei weniger schwerwiegende Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten begeht. Dies setzt voraus, daß die entsprechenden Entscheidungen während des gesamten Zeitraums auch im Verkehrszentralregister eingetragen sind. Bei Straftaten beträgt die Tilgungsfrist fünf Jahre, so daß insoweit keine Probleme entstehen. Ordnungswidrigkeiten werden jedoch, wenn es sich um eine einzelne Tat handelt, bereits nach zwei Jahren getilgt (vgl. § 29 StVG). Die Tilgungsfrist für Ordnungswidrigkeiten muß für Fahranfänger also entsprechend verlängert werden.

11. Zu Artikel 2 Nr. 30 (§ 31 FahrlG)

In Artikel 2 Nr. 30 wird § 31 Abs. 1 wie folgt gefaßt:

„(1) Wer Aufbau- oder Fortbildungsseminare im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes durchführt, bedarf der Seminarerlaubnis. Sie kann auf Seminare beschränkt werden, die auf den §§ 2 a, 4 oder § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe n und p des Straßenverkehrsgesetzes beruhen. Die Erlaubnisbehörde kann nachträglich Auflagen anordnen, soweit dies erforderlich ist, um die Einhaltung der Anforderungen an Aufbau- und Fortbildungsseminare und deren ordnungsgemäße Durchführung sicherzustellen.“

Als Folge sind

- in Artikel 2 Nr. 19 Buchstabe c (§ 19 Abs. 1 Satz 3 Nr. 1) das Wort „Aufbauseminare“ durch das Wort „Seminare“,
- in Artikel 2 Nr. 32 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (§ 33 Abs. 2 Satz 1) das Wort „Aufbauseminare“ durch das Wort „Seminare“ und in Doppelbuchstabe bb das Wort „Aufbauseminaren“ durch das Wort „Seminaren“,
- in Artikel 2 Nr. 33 in § 33 a Abs. 2 Satz 2 das Wort „zwei“ durch das Wort „mehrere“ und das Wort „entfällt“ durch das Wort „genügt“ zu ersetzen.

Außerdem ist nach Artikel 2 Nr. 37 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 36 Abs. 1 Nr. 5) folgender Doppelbuchstabe bb1 einzufügen:

„bb1) In Nummer 14 sind die Worte „bei der Nachschulung“ durch die Worte „bei den Seminaren“ zu ersetzen.“

Begründung

Fahrlehrer sollen künftig nicht nur die Aufbauseminare nach den Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe und des Punktsystems durchführen, sondern auch die Fortbildungsseminare nach Erwerb der Fahrerlaubnis. Entsprechende Regelungen müssen deshalb auf diese Seminare ausgedehnt werden.

Bonn, den 5. Juni 1997

Rudolf Scharping und Fraktion