

Entschließungsantrag **der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P.**

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 13/3764, 13/8979 –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag begrüßt, daß im Bemühen um eine kontinuierliche Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr große Erfolge vorzuweisen sind, die gesichert und weiterentwickelt werden müssen:

Im vergangenen Jahr lag die Zahl der auf deutschen Straßen Getöteten mit rd. 8 700 erstmals seit 1952 wieder unter 9 000. Das bedeutet allein gegenüber 1995 einen Rückgang um acht Prozent. Damit starben im deutschen Straßenverkehr im vergangenen Jahr aber auch weniger Menschen als 1951, obwohl sich seither der Kraftfahrzeugbestand von drei auf über 51 Millionen vervielfacht hat!

Und dennoch: Jeder Tote im Straßenverkehr ist einer zuviel!

Nach wie vor gilt es, die Hauptunfallursachen – insbesondere nicht angepaßte Geschwindigkeit und Alkohol – zu bekämpfen. Nicht zuletzt diesem Zweck dienen die Verkehrsregelungen und die damit verbundenen Sanktionen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß für den Bürger und Autofahrer die Einhaltung von Regelungen deren Transparenz und Plausibilität voraussetzt.

2. Zur Bekämpfung der Unfallursache Alkohol wird – in Verbindung mit der Umsetzung der europäischen Führerscheintrichtlinie – ein zusätzlicher Beitrag geleistet: Durch eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes wird zur bereits bestehenden 0,8 Promille-Regelung zusätzlich eine neue Grenze bei 0,5 Promille als ernste Warnung an den Autofahrer eingeführt, daß Trinken und Autofahren miteinander nicht zu vereinbaren sind. Die gegenüber der 0,8 Promillegrenze reduzierte Sanktion (geringeres Bußgeld, verbunden mit nur zwei Punkten im Verkehrszentralregister) und noch kein Fahrverbot sind bei dieser neuen Grenze angemessen und ausreichend.

Das Führen von Kraftfahrzeugen unter dem Einfluß von Drogen nimmt auf unseren Straßen zu. Deshalb besteht auch hier Handlungsbedarf. Durch eine weitere Änderung des Straßenverkehrsgesetzes wird das Fahren unter Drogeneinfluß künftig als Ordnungswidrigkeit mit Geldbuße und Fahrverbot geahndet.

3. Für die Einhaltung von Verkehrsregelungen sind Transparenz und Plausibilität unerläßliche Bedingungen. Deshalb tritt der Deutsche Bundestag für eine Beseitigung bzw. Änderung unnötiger oder überholter Vorschriften und Sanktionen ein. Insbesondere muß das Straßenverkehrsrecht vereinfacht werden. Die Eigenverantwortung des Verkehrsteilnehmers ist durch Bonusregelungen zu fördern.

a) Bonusregelung

Im Zuge der Neuordnung des Fahrerlaubnisrechts wird das Punktesystem überarbeitet; bei dieser Gelegenheit wird eine neue Bonusregelung eingefügt. Betroffene Autofahrer können durch den freiwilligen Besuch eines Aufbauseminars Eignungsdefizite beseitigen und so einen weiteren Punkteanstieg verhindern.

- Bei einem Punktestand bis zu 8 Punkten werden 4 Punkte erlassen, wenn ein solches Aufbauseminar besucht wird.
- Bei 9 bis 13 Punkten werden hierfür 2 Punkte erlassen.
- Bei einem Stand von 14 Punkten wird die bisherige Wiederholung der Fahrerlaubnisprüfung abgelöst durch die Teilnahme an einem obligatorischen Aufbauseminar, falls dies noch nicht freiwillig absolviert wurde.
- Bei 14 bis 17 Punkten werden bei freiwilliger Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Beratung 2 Punkte abgezogen.

Aufbauseminare und verkehrspsychologische Beratung sollen dem Betroffenen helfen, die Ursachen seines Fehlverhaltens im Straßenverkehr herauszufinden und abzustellen.

b) Verkehrszentralregister

Die Auskunft über die eigenen Daten aus dem VZR ist – nicht zuletzt im Hinblick auf die vorgenannte Bonusregelung – künftig gebührenfrei.

c) Medizinisch-psychologische Untersuchung

Die vielfach kritisierte medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) ist ein wichtiges Instrument zur Eignungsbeurteilung für das Führen von Kraftfahrzeugen. Durch die künftige Regelung im Rahmen der Neuordnung des Fahrerlaubnisrechts wird sichergestellt, daß sie nach bundeseinheitlichen, sachlichen und verbindlichen Kriterien durchzuführen ist und Mißbräuche vermieden werden.

Insbesondere sollen folgende verbindliche Bestimmungen geschaffen werden:

- Die Grundsätze für die Durchführung der Untersuchung und die Erstellung der Gutachten werden gesetzlich verbindlich festgelegt. Gutachten müssen insbesondere so erstellt werden, daß sie – auch für den Betroffenen – nachvollziehbar und nachprüfbar sind.
- Die Anlässe für die Anordnung einer MPU (z.B. bei Alkohol- und Drogenmißbrauch) werden gesetzlich verankert. Hierbei ist maßgebliche Orientierung der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Wo z.B. ein Facharzt ausreicht, soll eine MPU nicht in Betracht kommen.
- Die Voraussetzungen für die amtliche Anerkennung von medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen werden gesetzlich konkretisiert. Es erfolgt keine Festschreibung oder Begünstigung irgendwelcher Monopole.
- Es wird eine Qualitätssicherung verbindlich eingeführt. Für die Überprüfung dieser Qualitätssicherung wird die Bundesanstalt für Straßenwesen als neutrale Stelle beauftragt.

d) Fahrverbote – Viermonatsfrist

Viele Kraftfahrer sind aus beruflichen oder aus persönlichen Gründen – z.B. in ländlichen Gebieten – täglich auf ihr Kraftfahrzeug angewiesen. Sofortige Fahrverbote erscheinen hier nicht immer angemessen. Deshalb soll künftig beim Vollzug differenziert werden. Es soll bei Ordnungswidrigkeiten, anders als bei Straftaten, der Zuwiderhandelnde den Zeitpunkt des Fahrverbotsantritts in einem Zeitraum von vier Monaten selbst wählen können. Hierdurch werden Härtefälle gemildert. Ausgenommen sind allerdings Fahrverbote bei Wiederholungsfällen innerhalb von zwei Jahren. Eine entsprechende Regelung ist bereits vorgesehen.

e) Fahrverbote bei wiederholter Geschwindigkeitsüberschreitung

Schließlich sollte die unterschiedliche und weitgehend unbekannte Fahrverbotsregelung bei wiederholter Geschwindigkeitsüberschreitung zugunsten einer einheitlichen Regelung korrigiert werden. Die Vorschrift, wonach bei wiederholter Geschwindigkeitsüberschreitung bereits bei mindestens 26 km/h ein Fahrverbot von einem Monat verhängt werden soll, hat zur Vielzahl der Fahrverbote beigetragen. Im Interesse der Transparenz und Plausibilität der Verkehrsvorschriften sollte für den Pkw-Fahrer einheitlich das Fahrverbot bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung ab 31 km/h innerorts und ab 41 km/h außerorts beginnen.

4. Überprüfung und Verbesserung der Handhabung bestehender Regelungen in der Verwaltungspraxis

Der Deutsche Bundestag ist besorgt über den konkreten Vollzug mancher Vorschriften, der mitunter berechtigte Kritik beim Bürger auslöst. Nicht immer werden bestehende Vorschriften sachgerecht angewandt und – auch zugunsten des Bürgers – ausgeschöpft.

a) Bußgeldverfahren

Trotz der fortschreitenden Einführung der Datenverarbeitung auch im Bußgeldverfahren sollte die Behörde eine Einzelfallwürdigung vornehmen und insbesondere auf die Einwände des Betroffenen eingehen, und zwar nicht erst beim Einspruch gegen den Bußgeldbescheid, sondern bereits im Anhörverfahren.

b) Schilderwald

Die Fülle der Verkehrszeichen, vor allem innerorts, aber auch ihre teilweise schnelle Abfolge auf Autobahnen, bedeutet eine Beeinträchtigung ihrer Wahrnehmung. Der Deutsche Bundestag begrüßt deshalb die ab 1. September 1997 eingeführten Vorschriften im Straßenverkehrsrecht, womit die Voraussetzungen strenger werden, unter denen bereits vorhandene Verkehrszeichen bestehen bleiben oder noch aufzustellende Verkehrszeichen angeordnet werden können. Der Deutsche Bundestag erwartet, daß die neuen Vorschriften schnell und umfassend angewendet werden, und daß alle zuständigen Behörden sich um eine Verringerung der Verkehrszeichen bzw. der Beschilderung bemühen und damit auch eine bessere Wahrnehmung dieser Zeichen sicherzustellen.

c) Örtliche und zeitliche Geschwindigkeitsbeschränkungen

Notwendige Geschwindigkeitsbeschränkungen sind auf ihrem Zweck zu begrenzen. Temposchilder z. B. an Schulen und Kindergärten erfüllen ihren Sinn nur dann, wenn sie konkret Kinder und Schüler schützen. Dies ist jedoch z. B. nachts nicht der Fall. Sie werden dann mit Recht als Schikane empfunden, zumal wenn zu solchen Zeiten Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden, obwohl keine Gefährdung besteht.

Des weiteren ist nötig, Geschwindigkeitsanordnungen für Pkw aus Lärmschutzgründen zu überprüfen. Ziel muß sein, dort auf besondere Geschwindigkeitsbeschränkungen für Pkw zu verzichten, wo beispielsweise ein Lärmpegel maßgeblich durch den Schwerlastanteil bestimmt wird und deshalb Einschränkungen für Pkw den Mittelungspegel nachweisbar nicht hörbar senken können.

d) Tempo 30-Zonenregelung

Der Deutsche Bundestag weist ausdrücklich darauf hin, daß Tempo 30-Zonen nur dort angeordnet werden dürfen, wo die betreffenden verkehrlichen und straßenbaulichen Ver-

hältnisse dies erfordern. Nur wenn der Autofahrer plausibel den Sinn einer solchen Tempo 30-Regelung nachzuvollziehen in der Lage ist, kann von ihm auch das entsprechende „Zonenbewußtsein“ erwartet werden.

Es besteht aber eine Anzahl von Zonen, die diese Bedingungen nicht aufweisen. Solche Anordnungen müssen überprüft werden.

5. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, Fehlentwicklungen und Mißstände gemeinsam mit den Bundesländern zu beseitigen und dazu erforderlichenfalls auch gesetzliche Maßnahmen zu ergreifen.

Die zuständigen Länderbehörden werden gebeten, bei der Ausführung des Straßenverkehrsrechts in ihrer Verwaltungspraxis noch überzeugender als bisher die Bestimmungen sachgerecht und für den Bürger nachvollziehbar anzuwenden.

Bonn, den 12. November 1997

Dr. Wolfgang Schäuble, Michael Glos und Fraktion
Dr. Hermann Otto Solms und Fraktion

