

Entschließungsantrag

**der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Helmut Wilhelm (Amberg), Albert Schmidt (Hitzhofen), Egbert Nitsch (Rendsburg) und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

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

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der vorliegende Entwurf eines Straßenverkehrsgesetzes wird die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen weiter vermindern. Anstatt sich der Herausforderung durch den steigenden und immer aggressiver werdenden Straßenverkehr zu stellen, wird in zahlreichen Punkten einem wachsenden Geschwindigkeitsrausch und verantwortungslosem Verhalten im Straßenverkehr Vorschub geleistet.

Dies gilt vor allem für folgende Punkte:

A. Promillegrenze

Jährlich sind zwischen 8 000 und 10 000 Verkehrstote in Deutschland zu beklagen. Jeder zweite Verkehrstod ist auf Alkoholmißbrauch zurückzuführen, da Unfälle, die auf Alkohol zurückzuführen sind, besonders schwer sind. Damit ist das Problem der Verkehrssicherheit in allererster Linie ein Problem des Alkoholmißbrauchs.

Da schon ab einem Alkoholgehalt von 0,2 Promille eine Verminderung der Reaktionsfähigkeit, eine verlängerte Reaktionszeit, eine erweiterte Risikobereitschaft und schlechtere Sehleistungen zu beobachten sind, ist die Einführung der 0,0-Promille-Grenze notwendig. Dadurch würde auch das „Herantrinken“ an eine als ungefährlich eingeschätzte Alkohol-Grenze verhindert. Mit der Forderung nach einer 0,0-Promille-Grenze soll der Gesetzgeber klarstellen, daß Alkohol am Steuer nichts zu suchen hat, auch nicht in geringen Mengen. Auch bei der öffentlichen Anhörungen des Deutschen Bundestages am 24. Mai 1993 wurde auf diese Tatsache mehrfach hingewiesen.

Autofahrer unter Alkoholeinfluß neigen bereits bei geringen Werten bei zu erhöhter Risikobereitschaft, zur Unachtsamkeit und zur Fehleinschätzung von Gefahren. Die Reaktionsfähigkeit geht zurück. Sie sind damit nicht mehr in der Lage, verantwortlich ein Fahrzeug zu steuern. Erste meßbare Symptome treten bei Normalpersonen bereits bei 0,3 Promille ein.

Wer nach dem Genuß von Alkohol ans Steuer geht, nimmt damit Unfälle und Unfallopfer in Kauf. Alkohol am Steuer ist eine Straftat. Die Politik der Bundesregierung leistet jedoch der weit verbreiteten Einschätzung Vorschub, es handele sich dabei um ein Kavaliersdelikt. Nur von einer klaren Regelung kann ein klares und eindeutiges Signal in die Gesellschaft ausgehen.

Bei zahlreichen Berufsgruppen, etwa bei Berufskraftfahrern und Piloten, besteht bereits heute ein absolutes Alkoholverbot, da diese Berufsgruppen bei Transporten besondere Verantwortung tragen. Auch viele Dienst- und Arbeitsverträge enthalten Klauseln, die den Alkoholgenuß am Arbeitsplatz verbieten – Promille-Grenzen sind hier völlig unbekannt. Diese Bestimmungen zeigen, daß es offensichtlich keine sinnvolle Promille-Grenze gibt. Nur für die Menschen, die in ein Auto steigen, werden plötzlich hohe Grenzen akzeptiert und dies in einer Situation, in der sie andere gefährden können.

Die Opfer sind dann meistens die nicht-alkoholisierten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kinder) die nicht über Stoßstangen, Air-bags und Sicherheitsgurte verfügen.

In der Auseinandersetzung um die 0,0-Promille-Grenze wird oft auf die „Restalkoholmengen“ verwiesen, etwa am Morgen nach einem abendlichen Alkoholgenuß. Dies ist kein Argument, um auf die 0,0-Promille-Grenze zu verzichten. Meßverfahren lassen sich so justieren, daß unbedeutende Restalkoholmengen unberücksichtigt bleiben. Auf das grundsätzliche politische Signal kann der Staat nicht verzichten.

Die von der Bundesregierung vorgesehene Kompromißregelung, die bisherige 0,8-Promille-Grenze beizubehalten, und lediglich eine zweite Grenze bei 0,5 Promille einzuführen, die nur geringe Sanktionen vorsieht, ist weitgehend wirkungslos und wird daher abgelehnt. Eine geringe Geldbuße sowie zwei Punkte im Verkehrszentralregister allein haben keine ausreichende Abschreckungswirkung und werden der Dimension des Problems „Alkohol am Steuer“ nicht gerecht. Darüber hinaus wird die Einführung einer zusätzlichen Promille-Grenze zu einer weiteren Verwirrung und Verunsicherung der Autofahrerinnen und Autofahrer führen, die angesichts der Vielzahl der Promille-Grenzen (0,3 Promille/0,5 Promille/0,8 Promille) nur noch schwer einschätzen können, was erlaubt und was verboten ist.

B. Atem-Alkohol-Analyse

Es bestehen z. Z. noch erhebliche Zweifel, ob die Geräte zur Atem-Alkohol-Analyse einen derartigen Entwicklungsstand erreicht ha-

ben, daß sie vor Gericht als Beweismittel zugelassen werden können. Vergleichende Laborversuche aus Münster und Kiel ergaben zwischen Blut- und Atem-Alkohol-Analyse Abweichungen von bis zu 0,38 Promille. Daher sollte die Atem-Alkohol-Analyse weiterhin nur bei Kontrollen vor Ort angewendet werden. Bei Anzeichen von Verstößen gegen die Promille-Grenze sollte weiterhin eine Blut-Alkohol-Analyse durchgeführt werden, um so einen gerichtsverwertbaren Beweis für den Verstoß vorlegen zu können. Bei der von der Bundesregierung vorgesehenen Einführung der Atem-Alkohol-Analyse als gleichwertigem Beweismittel vor Gericht droht wegen der nachgewiesenermaßen mangelnden Meßgenauigkeit der Geräte eine Flut von Klagen.

C. Drogen im Straßenverkehr

Auch andere Drogen haben genauso wie Alkohol am Steuer nichts zu suchen. Allerdings ist die Gefährdung der Verkehrssicherheit durch Haschisch, Kokain u. a. im Vergleich zu Alkohol oder Medikamenten gering. Heute geht ca. die Hälfte aller Verkehrstoten auf das Konto Alkohol.

Schon heute ist es möglich, Drogenfahrten, bei denen der Fahrer verhaltensauffällig ist oder die zu einem Unfall führen, strafrechtlich zu ahnden. Allerdings ist heute noch nicht klar, wie die Fahruntüchtigkeit nach Drogenkonsum – außer bei Alkohol – festgestellt werden kann. Dazu liegen bisher nur lückenhafte wissenschaftlichen Untersuchungen vor. In soweit ist der vorgelegte Gesetzentwurf lückenhaft und wird abgelehnt.

D. Strafverringerung bei Verkehrsdelikten

Die von der Bundesregierung vorgesehene Strafverringerung bei Verkehrsdelikten sowie die damit zusammenhängende Möglichkeit, durch den Besuch von Aufbau Seminaren einen Punkteerlaß zu erhalten, wird abgelehnt. Der von diesen Maßnahmen betroffene Kreis von Personen, die eine hohe Punktezahl auf dem Flensburger Konto haben (fast nur Männer), sind in der Regel als notorische Raser und Säufer am Steuer einzustufen. Dieser zahlenmäßig kleinen Gruppe (weniger als 1 % der Autofahrer) muß klare Grenzen gesetzt werden; nötigenfalls gehört sie aus dem Verkehr gezogen. Das vorgesehene Einzelseminar ist abzulehnen, da es keine Reflexion und keinen Erfahrungsaustausch mit anderen ermöglicht.

Die Absicht der Bundesregierung, Fahrverbote in Zukunft erst bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung ab 31 km/h innerorts zu verhängen und nicht wie heute ab 26 km/h im Wiederholungsfall, ist in diesem Zusammenhang das falsche Signal. Überhöhte Geschwindigkeit nach Alkohol am Steuer ist immer noch eine Hauptunfallursache und sollte entsprechend geahndet werden.

E. Tempo 30-Zonen

Tempo 30-Zonen haben sich in bezug auf die Verkehrssicherheit eindeutig bewährt. Allerdings ereignen sich immer noch fast zwei

Drittel aller Unfälle mit Personenschaden innerhalb geschlossener Ortschaften, vor allem auf Hauptverkehrsstraßen, auf denen in der Regel Tempo 50 gilt. Ein von der Interdisziplinären Gesellschaft für Umweltmedizin in Auftrag gegebenes Gutachten ergab, daß durch die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften 969 Tote und 20 279 Schwerverletzte weniger zu erwarten wären. Die vom Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, losgetretene Kampagne gegen angeblich überflüssige Tempo 30-Zonen und Geschwindigkeitsbegrenzungen ist vor diesem Hintergrund verantwortungslos und abzulehnen.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird daher die zulässige Höchstgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften generell auf 30 km/h gesenkt. Ausnahmen bis 50 km/h sind auf Durchgangsstraßen möglich, wenn die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet ist. Diese Forderung wird von kommunalen Spitzenverbänden unterstützt: Der Deutsche Städtetag hat sich wiederholt ebenfalls für ein generelles Tempolimit 30 innerorts mit Ausnahme der Hauptverkehrsstraßen ausgesprochen.

F. Fahrlehrerausbildung

Junge Menschen (18- bis 25jährig) verursachen doppelt so viele Unfälle wie die 35- bis 45jährigen Autofahrerinnen und Autofahrer. Diese Unfallzahlen offenbaren auch erhebliche Mängel in der Fahrausbildung sowie in der Fahrlehrerinnen- und Fahrlehrerausbildung. Dieses Problem wird durch die von der Bundesregierung vorgesehenen Maßnahmen verschärft. Statt den angehenden Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern eine eigenständige und qualifizierte Ausbildung zu ermöglichen, werden diese als billige Arbeitskräfte mißbraucht. Somit werden sie hinsichtlich ihrer eigentlichen Aufgaben demotiviert und desorientiert. Daher sind umfangreiche Änderungen in der Fahrausbildung und der Fahrlehrerinnen- und Fahrlehrerausbildung vorzusehen.

Von vornherein ist deshalb die Verknüpfung der schulischen Verkehrserziehung mit der Ausbildung nach den Vorschriften des Fahrlehrergesetzes vorzusehen. Schon vor dem Erwerb des Führerscheins müssen wesentliche Einsichten und Verhaltensweisen zu einer reflektierten Verkehrsbeteiligung vermittelt werden. Die Autozentrierung der Fahrausbildung gilt es zugunsten einer zukunftsfähigen Mobilitätserziehung aufzubrechen. Diese Verknüpfung von Fahrausbildung und schulischer Mobilitätserziehung, bei der Lehrerinnen und Lehrer und Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer kooperieren, ist in Niedersachsen bereits in der Erprobung.

Auch für die auszubildenden Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer ist es notwendig, die komplexen Erfahrungen im Verkehr und darüber hinaus die Reflexion der zukunftsfähigen Bedingungen von Mobilität im pädagogischen Gespräch intensiv zu bearbeiten. Daher sind die Ausbildungsgänge von den bestehenden Fahrschulen auf die Fahrlehrerausbildungsstätten und mit diesen kooperierenden Ausbildungsfahrschulen vollständig zu übertragen, an denen auch eine jährliche Fortbildung durchzuführen ist. Nur so kann

eine Reduzierung der jugendlichen Unfallverursacher und ihrer Opfer erreicht werden.

G. Sehtest

Dem Zusammenhang von schlechtem Sehen und Unfallgefährdung wurde bisher zu wenig Beachtung geschenkt. Die Konzentration der Verkehrsüberprüfungen auf den Fahrzeugzustand ist einseitig. Nur ca. ein Prozent der Unfälle gehen auf Fahrzeugmängel zurück. Die Sehleistung der Beteiligten wird zu wenig getestet. Untersuchungen zeigen eine signifikante Häufung von Sehproblemen bei allen Unfallarten. Menschen neigen offenbar zu einer Überschätzung ihrer Sehfähigkeit. Daher ist es notwendig, die Sehleistung in regelmäßigen Abständen zu überprüfen. Der Wiederholungssehtest ist zudem in der Bevölkerung breit akzeptiert und in vielen europäischen Ländern gängige Praxis.

Bonn, den 13. November 1997

Gila Altmann (Aurich)

Helmut Wilhelm (Amberg)

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Egbert Nitsch (Rendsburg)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

