

Änderungsantrag

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

**zu der 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:

Die Beschlußempfehlung wird wie folgt geändert:

Artikel 1 – Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

1. In § 2 Abs. 2 wird eine neue Nummer 6 a eingefügt:

„6 a. sich einem Sehtest erfolgreich unterzogen hat und solange Folgetests alle vier Jahre das Ergebnis der Fahrtüchtigkeit – ggf. unter Nutzung einer Sehhilfe – bestätigen,“.

2. In § 2 a Abs. 2 wird eine neue Nummer 1 a angefügt:

„1 a. Die Probezeit endet bereits nach zwei Jahren, wenn die Inhaberin/der Inhaber an einer mit der Ausbildung nach den Vorschriften des Fahrlehrergesetzes verknüpften schulischen Verkehrserziehung erfolgreich teilgenommen und die verkürzte Probezeit unbeanstandet absolviert hat. Sie endet ferner, wenn die Inhaberin/der Inhaber an einem Fortbildungsseminar gemäß näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung nach § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstaben n und p teilnimmt, frühestens jedoch nach zwei Jahren.“

3. In § 2 b wird der Doppelbuchstabe bb (Einzelseminar) gestrichen.

4. In § 4 werden die Absätze 4 und 5 (Punkteerlaß) gestrichen.

5. In § 6 Abs. 1 Buchstabe p werden die Absätze mit Spiegelstrichen wie folgt geändert:
 - „– durch eine freiwillige Ausbildung, die schulische Verkehrserziehung mit der Ausbildung nach den Vorschriften des Fahrlehrergesetzes verknüpft oder – durch eine freiwillige Fortbildung in geeigneten Seminaren nach Erwerb der Fahrerlaubnis, beides mit der Möglichkeit der Abkürzung der Probezeit,“.
6. In § 25 Abs. 1 Satz 1 (Bußgeldbescheid) werden die Wörter „für die Dauer von einem Monat bis zu drei Monaten“ durch die Wörter „für die Dauer von einem Monat bis zu sechs Monaten“ ersetzt.

Artikel 2 – Änderung des Fahrlehrergesetzes

1. § 2 Abs. 3 Nr. 1 ist wie folgt zu fassen:
 - „1. für die Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE insgesamt zehn Monate, in denen zwei Praktika von vier- bis maximal sechswöchiger Dauer an einer Ausbildungsfahrschule, die übrige Zeit an einer Fahrlehrerausbildungsstätte zu absolvieren sind.“
2. In § 9 b Abs. 1 Nr. 1 und in § 21 a Abs. 1 Nr. 3 wird gestrichen:
 - „oder von einem Berufsverband der Fahrlehrer, sofern er hierfür von der zuständigen obersten Landesbehörde oder von einer durch sie bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stelle anerkannt ist,“.
3. In § 33 a Abs. 1 werden die Wörter „alle vier Jahre“ durch das Wort „jährlich“ ersetzt.

Artikel 3 – Änderung des Strafgesetzbuches

1. § 44 Abs. 1 Satz 1 (Fahrverbot) wird wie folgt gefaßt:
 - „Wird jemand wegen einer Straftat, die er bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, zu einer Freiheitsstrafe oder einer Geldstrafe verurteilt, so kann ihm das Gericht für die Dauer von einem Monat bis zu sechs Monaten verbieten, im Straßenverkehr Kraftfahrzeuge jeder oder einer bestimmten Art zu führen.“
2. In § 69 a Abs. 1 (Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis) wird der erste Satz wie folgt gefaßt:
 - „Entzieht das Gericht die Fahrerlaubnis, so bestimmt es zugleich, daß für die Dauer von zwölf Monaten bis zu fünf Jahren keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf (Sperre).“

3. In § 69 a Abs. 7 (Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis) wird Satz 2 wie folgt gefaßt:

„Die Aufhebung ist frühestens zulässig, wenn die Sperre sechs Monate, in Fällen des Absatzes 3 ein Jahr, gedauert hat; Absatz 5 Satz 2 und Absatz 6 gelten entsprechend.“

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

Begründung

Strafverringerung bei Verkehrsdelikten

Die von der Bundesregierung vorgesehene Strafverringerung bei Verkehrsdelikten sowie die damit zusammenhängende Möglichkeit, durch den Besuch von Aufbauseminaren 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) müssen klare Grenzen gesetzt werden; nötigenfalls gehört sie aus dem Verkehr gezogen. Das vorgesehene Einzelseminar ist abzulehnen, da es keine Reflexion und 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 ist nach Alkohol am Steuer immer noch eine Hauptunfallursache und sollte entsprechend geahndet werden.

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 vorneherein 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.

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. 1 % der Unfälle geht 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.