

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (15. Ausschuss)

- a) **zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 14/4304 –**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und
anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVRÄndG)**

- b) **zu dem Antrag der Abgeordneten Rita Streb-Hesse, Dr. Margrit Wetzel,
Ingrid Becker-Inglau, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
sowie der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Kerstin Müller (Köln),
Rezzo Schlauch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 14/1258 –**

Regelung des Anwohnerparkens durch Städte und Gemeinden

- c) **zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Margrit Wetzel, Hans-Günter Bruckmann,
Dr. Peter Danckert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
sowie der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Kerstin Müller (Köln),
Rezzo Schlauch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 14/1351 –**

Verbot des Mitführens von Radar- und Laserwarngeräten in Kraftfahrzeugen

A. Problem

zu a)

Es fehlen sachgerechte, den Belangen der Verkehrssicherheit gerecht werdende Sanktionen, die bei Zuwiderhandlungen gegen die 0,5-Promille-Regelung getroffen werden, sowie die Voraussetzung, um neben der kleinräumigen Anordnung von Bereichen mit Parkbevorrechtigung für die Wohnbevölkerung auch die Anordnung weiträumiger Bewohnerparkbereiche zu ermöglichen. Außerdem haben sich ein Verbot des Mitführens von „Radarwarngeräten“ sowie Er-

gänzungen und Übergangsregelungen zu dem zum 1. Januar 1999 in Kraft getretenen neuen Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerrecht als notwendig erwiesen.

zu b) und c)

Die beiden Anträge beinhalten Forderungen, die in dem Gesetzentwurf aufgegriffen wurden.

B. Lösung

Verabschiedung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung mit Änderungen mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und F.D.P. Der Gesetzentwurf sieht eine Änderung der Regelung zur 0,5-Promille-Grenze vor, wonach die Folgen der bisherigen 0,8-Promille-Regelung, insbesondere das Fahrverbot, ab 0,5 Promille angewendet werden. Damit entfällt der bisherige Grenzwert von 0,8 Promille. Er sieht weiterhin eine Ermächtigungsgrundlage für die Anordnung großräumigerer Bereiche zur Parkbevorrechtigung für die dort ansässige Wohnbevölkerung sowie eine Ermächtigung zum Erlass eines Verbotes von „Radarwarngeräten“ vor. Es werden außerdem Ergänzungen zum Punktsystem in § 4 bzw. § 65 des Straßenverkehrsgesetzes vorgenommen sowie weitere Einzelregelungen im Bereich des Fahrlehrergesetzes, des Kraftfahrersachverständigengesetzes und Folgeänderungen in der Fahrerlaubnis-Verordnung sowie der Bußgeldkatalog-Verordnung getroffen.

Mehrheit im Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P.

Die Anträge auf den Drucksachen 14/1258 und 14/1351 werden einvernehmlich für erledigt erklärt.

C. Alternativen

Ablehnung von Teilen des Gesetzentwurfs; Annahme einer Entschließung.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVRÄndG) in der Fassung der Bundestagsdrucksache 14/4304 vom 12. Oktober 2000 mit folgenden Maßgaben und im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. In Artikel 1 Nr. 3 wird folgender Buchstabe c eingefügt:

„c) In Absatz 8 Satz 4 wird die Angabe „Buchstabe t“ durch die Angabe „Buchstabe n“ ersetzt.“

2. In Artikel 1 Nr. 4 wird vor Buchstabe a folgender Buchstabe 0a eingefügt:

„0a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Buchstabe n werden

nach der Angabe „§ 2b Abs. 1 und 2“ die Angabe „sowie § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 und 2“ und

nach der Angabe „§ 2b Abs. 2 Satz 2“ die Angabe „und § 4 Abs. 8 Satz 4“ eingefügt.

bb) Der Buchstabe t wird gestrichen.“

3. In Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a wird Doppelbuchstabe aa wie folgt gefasst:

„aa) Das Semikolon in Buchstabe h wird durch ein Komma ersetzt und folgender Buchstabe i angefügt:

„i) über das Verbot zur Verwendung technischer Einrichtungen am oder im Kraftfahrzeug, die dafür bestimmt sind, die Verkehrsüberwachung zu beeinträchtigen;“ ‘.

4. Artikel 2 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:

„5. § 34 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „§ 21a Abs. 1 Nr. 2“ durch die Angabe „§ 21a Abs. 1 Nr. 1 und 2“ ersetzt.

b) In Absatz 5 wird die Angabe „§ 11 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 11 Abs. 4“ ersetzt.“

5. In Artikel 2 wird nach Nummer 5 folgende Nummer 5a eingefügt:

„5a. In § 36 Abs. 1 Nr. 16 werden die Wörter „mindestens alle vier Jahre“ gestrichen.“

6. Artikel 3 wird wie folgt gefasst:

„Artikel 3

Änderung des Kraftfahrersachverständigengesetzes

In § 7 Abs. 2 des Kraftfahrersachverständigengesetzes vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747) geändert wurde, sind in den Sätzen 1 und 2 nach dem Wort „entzogen“ jeweils die Wörter „oder die Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE oder C1E nicht verlängert oder die bis zum 31. Dezember 1998 erteilte Fahrerlaubnis der Klasse 2 nicht gemäß § 76 Nr. 9 der Fahrerlaubnis-Verordnung auf die Klassen C und CE umgestellt“ einzufügen.“

7. In Artikel 5 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung) werden die Wörter „, geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 25. Februar 2000 (BGBl. I S. 141),“ durch die Wörter „, zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 11. Dezember 2000 (BGBl. I S. 1690),“ ersetzt.
8. In Artikel 6 (Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung) werden die Wörter „, die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. Februar 2000 (BGBl. I S. 141) geändert worden ist,“ durch die Wörter „, die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 11. Dezember 2000 (BGBl. I S. 1690) geändert worden ist,“ ersetzt.

sowie

- b) die Anträge auf den Drucksachen 14/1258 und 14/1351 für erledigt zu erklären.

Berlin, den 17. Januar 2001

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald
Vorsitzender

Rita Streb-Hesse
Berichterstatterin

Eduard Lintner
Berichterstatter

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Berichterstatter

Horst Friedrich (Bayreuth)
Berichterstatter

Dr. Winfried Wolf
Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Rita Streb-Hesse, Eduard Lintner, Albert Schmidt (Hitzhofen), Horst Friedrich (Bayreuth) und Dr. Winfried Wolf

I. Überweisung

- a) Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 14/4304 in seiner 127. Sitzung am 26. Oktober 2000 beraten und ihn an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung sowie an den Innenausschuss und den Rechtsausschuss zur Mitberatung überwiesen.
- b) Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf Drucksache 14/1258 in seiner 114. Sitzung am 6. Juli 2000 beraten und ihn an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Beratung überwiesen.
- c) Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf Drucksache 14/1351 in seiner 63. Sitzung am 28. Oktober 1999 beraten und ihn an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Rechtsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

- a) Der Gesetzentwurf – Drucksache 14/4304 – enthält im Wesentlichen eine erweiterte Ermächtigung für die Regelung der Beschränkung des Haltens und Parkens zugunsten der Wohnbevölkerung in städtischen Quartieren mit erheblichem Parkraumangel, eine Ermächtigung zum Erlass eines Verbotes zur Verwendung technischer Einrichtungen („Radarwarngeräte“) im Kraftfahrzeug, die dafür bestimmt sind, die Verkehrsüberwachung zu beeinträchtigen, sowie die Neuregelung der am 1. Mai 1998 eingeführten, gestaffelten Promilleregulierung (§ 24a Abs. 1 StVG), wonach die Folgen der bisherigen 0,8-Promille-Regelung, insbesondere das Fahrverbot, ab 0,5 Promille angewendet werden sollen. Damit entfällt der bisherige Grenzwert von 0,8 Promille. Es sollen außerdem Ergänzungen zum Punktsystem in § 4 bzw. § 65 des Straßenverkehrsgesetzes vorgenommen werden. Außerdem enthält der Gesetzentwurf weitere Einzelregelungen im Bereich des Fahrlehrergesetzes, des Kraftfahrersachverständigengesetzes und Folgeänderungen in der Fahrerlaubnis-Verordnung sowie der Bußgeldkatalog-Verordnung.

Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme vom 14. Juli 2000 verschiedene Änderungen vorgeschlagen, denen die Bundesregierung zum Teil zugestimmt hat.

- b) Der Antrag auf Drucksache 14/1258 betrifft die Regelung des Anwohnerparkens.
- c) Der Antrag auf Drucksache 14/1351 betrifft das Verbot des Mitführens von Radar- und Laserwarngeräten in Kraftfahrzeugen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

- a) Der **Innenausschuss** hat die Vorlage auf Drucksache 14/4304 in seiner 46. Sitzung am 8. November 2000

beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, F.D.P. und PDS gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU, den Gesetzentwurf anzunehmen. Der **Rechtsausschuss** hat die Vorlage in seiner 64. Sitzung am 8. November 2000 beraten und erhebt gegen den Gesetzentwurf mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. keine verfassungsrechtlichen oder rechtsförmlichen Bedenken.

- b) Der Rechtsausschuss hat die Vorlage auf Drucksache 14/1351 in seiner 65. Sitzung am 15. November 2000 beraten und empfiehlt, den Antrag für erledigt zu erklären.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat die Vorlagen in seiner 43. Sitzung am 15. November 2000 beraten. In seiner 44. Sitzung am 17. November 2000 hat er einstimmig die Durchführung einer öffentlichen Anhörung zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 14/4304 beschlossen. Die öffentliche Anhörung wurde in der 45. Sitzung am 4. Dezember 2000 durchgeführt.

An der Anhörung nahmen als Sachverständige Prof. Dr. Hans-Peter Krüger, Psychologisches Institut der Universität Würzburg; Prof. Dr. Günter Kroj, Bundesanstalt für Straßenwesen; Prof. Dr. Klaus Püschel, Institut für Rechtsmedizin der Universität Hamburg, Gert Stahnke, Ordnungsamt der Stadt Frankfurt a. M.; EPHK Reiner Deis, Hessische Polizeischule; Gerhard von Bressensdorf, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.; Christiane Hinnerger, Umwelt- und Verkehrsdezernentin der Landeshauptstadt Wiesbaden für die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände e.V.; Leitender Ministerialrat Walter Blümel, Bayerisches Staatsministerium des Innern; Dr. Eckhart Jung, Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V. (ADAC) und Gerd Lottsiepen, Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) teil.

Prof. Dr. Hans-Peter Krüger führte aus, Unfälle geschähen in der Hauptsache bei wesentlich höheren Alkoholisierungsgraden, als denjenigen, welche Gegenstand des Gesetzentwurfs seien. Mit den bisherigen Methoden, zu denen der jetzt diskutierte Ansatz gehöre, werde man keine weitere Senkung der Zahl der Unfälle unter Alkoholeinfluss erreichen. Man sei an einer Grenze angelangt, bei der diejenigen, die durch Gesetze belehrbar seien, bereits belehrt seien, so dass er starke Zweifel habe, ob die geplante Gesetzesänderung das Problem verkleinern könne. Man müsse bei den Risikogruppen ansetzen, den jungen Fahrern und Fahranfängern, für die jedwede Promillegrenze über 0 zu hoch sei, der Gruppe der schweren Trinker, sowie der Gruppe derjenigen, die Alkohol zusammen mit Medikamenten einnehmen.

Prof. Dr. Günter Kroj begrüßte die geplante Neuregelung und erklärte, dass nach gesicherten wissenschaftlichen Er-

kenntnissen schon bei 0,3 Promille eindeutige Ausfallerscheinungen und Einschränkungen der Leistungsfähigkeit auftraten. Eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille verdopple das Gefährdungsrisiko gegenüber nüchternen Verkehrsteilnahme. Die Erfahrungen anderer Länder, die ebenfalls auf 0,5 Promille abgesenkt hätten und diese Absenkungen mit spürbaren Sanktionen verbunden hätten, zeigten, dass sich damit auch die in den Erhebungen an der Straße und bei Unfällen festgestellten Blutalkoholkonzentrationen auf niedrigerem Niveau als vorher einpendelten. Mit der Beibehaltung der 0,8-Promille-Grenze sei das falsche Signal gesetzt worden und es sei dringend erforderlich, ein klares Signal in Bezug auf 0,5 Promille zu setzen. Er hielt es für unrealistisch, dass man mit der Einführung einer 0,0-Promille-Regelung ein weiteres Signal setzen könne. Er sprach sich dagegen aus, noch einmal zwei bis drei Jahre abzuwarten und erst weitere Erfahrungen mit der 1998 eingeführten Regelung zu sammeln.

Prof. Dr. Klaus Püschel meinte, die vorgesehene Neufassung von § 24 Straßenverkehrsgesetz sei ein wichtiger, sinnvoller und erforderlicher Schritt in die richtige Richtung. Ab 0,3 bis 0,4 Promille Blutalkoholkonzentration sei mit relevanten Einschränkungen der psychomotorischen Leistungsfähigkeit zu rechnen. Er begrüßte einen einheitlichen Grenzwert von 0,5 Promille auch im Hinblick auf die von übermäßigem Alkoholkonsum ausgehenden Gesundheitsgefahren. Die Festlegung eines wissenschaftlich schon lange begründeten niedrigen und eindeutigen Gefahrengrenzwerts von 0,5 Promille, der auch von einer nachhaltigen Regel-Sanktion gestützt werde, werde nach der halbherzigen Einführung dieses Gefahrengrenzwerts 1998 eine weitere Signalwirkung haben. Jeglicher Bagatellisierung des Alkoholkonsums im Straßenverkehr sei entschieden entgegenzutreten, ohne dass eine Null-Toleranz gefordert werden müsse. Das Fahrverbot sei eine geeignete Sanktion, da die Androhung von Geldbußen nicht wirke. Es müsse auch in das Bewusstsein gerufen werden, dass das Problem Alkohol im Straßenverkehr und unter Umständen auch die rechtlichen Probleme schon ab 0,3 Promille einsetzten.

Gert Stahnke begrüßte den Gesetzentwurf im Hinblick auf die Regelungen zum Bewohnerparken, sprach sich aber dafür aus, den Begriff „Bewohner“ klarer zu fassen. Man plädiere dafür, dass generell der Hauptwohnsitz maßgeblich sein solle, aber die Regelung so formuliert werde, dass die Straßenverkehrsbehörde einen Ermessensspielraum für Sonderfälle habe. Die Größe eines Anwohnerbereiches solle die Grenze von einem Kilometer nicht unterschreiten. Es mache keinen Sinn, diese Fläche nach der Kommunengröße zu staffeln. Die Reservierungsquote solle im Ermessen der Kommune liegen: Es bestehe in Bezug auf die Neuregelung akuter Handlungsbedarf.

Reiner Deis sprach sich für die in dem Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Ermächtigung zum Verbot von Radarwarngeräten aus. Die Überwachung durch die Polizei müsse aber handhabbar sein. Problematisch sei unter dem Aspekt der Beweisbarkeit eines Verstoßes die Abgrenzung zwischen betriebsbereitem Mitführen und bloßem Befördern im Fahrzeug, weil die Betriebsbereitschaft möglicherweise mit wenigen Handgriffen hergestellt bzw. bei Erkennen einer Polizeikontrolle beendet werden könne. Die vorgesehene Regelung erfasse auch nicht alle technischen

Möglichkeiten, vor Geschwindigkeitskontrollen zu warnen, was im Hinblick auf Innovationsfähigkeit der Hersteller solcher Geräte aber auch sehr schwer sei. Es müsse eine Formulierung gefunden werden, die sehr allgemein und sehr offen, aber für die Polizei in der Praxis trotzdem handhabbar sei. Es müsse über den Gesetzentwurf hinaus auch der Fall erfasst sein, dass ein Radarwarngerät nicht im Fahrzeug, sondern am Fahrzeug mitgeführt werde.

Gerhard von Bressendorf erklärte, sein Verband trage die geplanten Änderungen mit und man warte teilweise dringend auf die Änderungen, insbesondere auf die Fortführung des Rechts zur Ausbildung von Busfahrern. Man halte aber darüber hinaus die Schaffung eines Richtlinienkatalogs für die Verwaltungsbehörden zur Sanktionierung von Verstößen innerhalb der Ausbildungsvorschriften für dringend erforderlich, da die über 800 zuständigen Verwaltungsbehörden gleiche oder ähnliche Delikte teilweise sehr unterschiedlich behandelten. Er sprach sich für eine 0,0-Promille-Regelung für Fahranfänger aus, denn die Fahranfänger selbst sagten, sie hätten dann einen Grund, nicht begründen zu müssen, weshalb sie keinen Alkohol tranken und könnten auf Alkoholkonsum gerichtete Drängen Dritter leichter zurückweisen.

Christiane Hinninger sprach sich für die in dem Gesetzentwurf vorgesehene Neuregelung in Bezug auf das Anwohnerparken aus. Sie stellte fest, dass die Kommunen dringend auf diese Neuregelung warteten. Es seien eindeutige Vorgaben des Gesetzgebers erforderlich, um die notwendige Rechtssicherheit zu schaffen. Die aufgrund eines Urteils des Bundesverwaltungsgerichts bestehende Regelung sei praxisfern. Es müssten großflächige Anwohnerparkgebiete mit einem Einzugsbereich von ungefähr einem Kilometer hergestellt werden. Der Begriff „Bewohner“ solle noch konkretisiert werden. Bei der Formulierung „Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel“ solle man das Wort „Quartier“ städtebaulich definieren, nicht auf der Grundlage der Gemeindeordnungen. Eine Quotierung halte man für überflüssig, zum Teil sogar für kontraproduktiv. Die Kommunen sollten selbst untersuchen, wie die tatsächliche Nutzungsstruktur eines bestimmten Wohnquartiers sei, bevor man dann räumlich und auch zeitlich differenzierte Parkbevorrechtigungsregeln einführe. Die kommunalen Spitzenverbände plädierten daher für flexible Lösungen und gegen eine starre Quotierung. Sie sprach sich dagegen aus, Bewohnerparkregelungen nur für Städte über 100 000 Einwohner zuzulassen.

Leitender Ministerialrat Walter Blümel teilte mit, es sei aus der Sicht der Bayerischen Staatsregierung im Augenblick verfrüht, die Frage zu beantworten, ob sich die 1998 eingeführte Regelung über die Einführung der 0,5-Promille-Regelung bewährt habe. Es sei erst nach drei Jahren möglich, zu beurteilen, ob im Bereich des Verkehrsunfallgeschehens eine Regelung greife oder nicht greife. Auch im Ordnungswidrigkeitenverfahren gelte der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz für die Sanktionen. Der Schwerpunkt des Unfallgeschehens liege weit jenseits von Blutalkoholkonzentrationen von 1,1 Promille. Das jetzige abgestufte System von Sanktionen werde gestört, wenn man schematisch den Genusstrinker mit dem relativen Starktrinker gleichsetze und sie mit Sanktionen von 500 DM Geldbuße, 4 Punkten und einem Monat Fahrverbot belege. Seine

Bedenken im Hinblick auf die Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit bezögen sich vor allem auf die Möglichkeit des Entzugs der Fahrerlaubnis bei Verstößen gegen die 0,5-Promille-Regelung. Man plädiere dafür, für Fahranfänger ein absolutes Alkoholverbot einzuführen. In Bezug auf die Ermächtigung zum Verbot von Radarwarngeräten habe man angeregt, die Ermächtigungsgrundlage großzügiger zu fassen und auch das bloße Mitführen von Radarwarngeräten zu sanktionieren. Er ließ aber die Frage der rechtlichen Zulässigkeit einer solchen Regelung offen. Im Hinblick auf die geplante Regelung zum Bewohnerparken führte er aus, dass im Grundsatz der Widmungszweck der Straße die Grundlage für das Straßenverkehrsrecht sei. Es müsse daher ein Kernbestand der ursprünglichen Widmungsfunktion erhalten bleiben.

Dr. Eckhart Jung erklärte, aus Sicht des ADAC bestehe kein dringender Handlungsbedarf, nach 2¹/₂ Jahren wieder eine Verschärfung der Regelungen für Alkohol im Straßenverkehr einzuführen und dies sei auch kein geeignetes Instrumentarium, um nachhaltig das Problem des Alkohols im Straßenverkehr zu bekämpfen. Der Gesetzgeber solle erst einmal abwarten, welche Folgen die Möglichkeit der Atemalkoholmessung habe. Man benötige drei bis fünf Jahre, um auf diesem Gebiet der Verkehrssicherheit repräsentative Ergebnisse zu erlangen. Aus der Sicht des ADAC seien Aufklärung, Information und Schulung wichtig. Eine 0,0-Promille-Regelung lasse sich realistischweise nicht durchsetzen und gehe auch zu weit. Wenn die Rechtslage entsprechend dem Gesetzentwurf der Bundesregierung geändert werde, sehe er die Gefahr einer zu weiten Ausdehnung der medizinisch-psychologischen Untersuchungen. Der ADAC habe Bedenken in Bezug auf die Privilegierung des Parkraumes. Nach Auffassung des ADAC sei es wünschenswert, dazu schon festere Vorgaben in den Gesetzestext selbst hineinzuschreiben. Was die Regelung in Bezug auf das Verbot der Radarwarngeräte anbelange, stimme man mit den Zielsetzungen des Gesetzentwurfs überein; der ADAC plädiere für eine Ahndung der Anschaffung dieser Geräte.

Gerd Lottsiepen erklärte, die im Jahre 1998 vorgenommene Einführung einer 0,5-Promille-Regelung sei nicht weit genug gegangen. Der jetzt von der Bundesregierung vorgeschlagene Schritt sei vernünftig. Man solle auch nicht drei Jahre abwarten, um weitere Erfahrungen zu sammeln. Es sei davon auszugehen, dass der Rückgang bei alkoholbedingten Unfällen deutlich höher ausgefallen wäre, wenn schon 1998 Fahren mit mehr als 0,5 Promille mit einem Fahrverbot und einer höheren Geldbuße geahndet worden wäre. Er lehnte die Einführung einer 0,0-Promille-Regelung nur für junge Fahrer ab. Für eine generelle 0,0-Promille-Regelung fehle zurzeit die gesellschaftliche Akzeptanz. In Bezug auf das Anwohnerparken bzw. Bewohnerparken meinte er, die Begriffsänderung vom An- zum Bewohner sei auf jeden Fall ein Fortschritt. Wichtig sei, dass die Bewohner-Parkzonen relativ groß sein müssten, mit einer Diagonale von 1 000 m. Er sprach sich gegen die Freihaltung einer Quote für den Gemeingebrauch aus, da die Städte zu unterschiedlich seien. Der VCD sei dafür, dass der Gebrauch von Radarwarngeräten unterbunden werde.

Der Ausschuss hat die Vorlagen abschließend in seiner 47. Sitzung am 17. Januar 2001 beraten.

Die **Fraktion der SPD** brachte hierzu im Ausschuss den folgenden Antrag (im Folgenden Koalitionsantrag genannt) ein:

Der Ausschuss möge beschließen:

Dem Deutschen Bundestag wird empfohlen,

...

(der Antrag stimmt hier mit den Punkten a) 1 bis 8 und b) der Beschlussempfehlung überein, so dass von einem Abdruck abgesehen wird)

Begründung:

In Buchstabe a enthalten die Ziffern 1, 2, 4 bis 8 redaktionelle und rechtssystematische Klarstellungen; Ziffer 3 bedeutet eine inhaltliche Klarstellung. Diese Änderungen berücksichtigen die Stellungnahme des Bundesrates vom 14. Juli 2000 die in der Bundestagsdrucksache 14/4304 vom 12. Oktober 2000 aufgeführt sind.

Die **Fraktion der CDU/CSU** brachte hierzu im Ausschuss den folgenden Antrag (im Folgenden CDU/CSU-Antrag genannt) ein:

Der Ausschuss möge beschließen:

Zu Artikel 1 Nr. 4 b :

- 1. Die Bundesregierung wird aufgefordert, bei der Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung in der Begründung und zudem in der zugehörigen Verwaltungsvorschrift klar zu stellen, dass bei der Änderung des Wortes „Anwohner“ in „Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel“ der Begriff „städtische Quartiere“ nur städtebaulich funktionell zu interpretieren ist, ohne an dem formalen Stadt-Status anzuknüpfen.*
- 2. Artikel 1 Nr. 5, 6 und 10 sowie Artikel 5, 6 und 7 sind zu streichen.*
- 3. Als Folge wird Artikel 9 wie folgt gefasst:*

*Artikel 9
Inkrafttreten*

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

- 4. Die Bundesregierung wird aufgefordert, dem Deutschen Bundestag baldmöglichst einen Änderungsentwurf zum Straßenverkehrsgesetz vorzulegen, der folgende Änderungen aus der Expertenanhörung vom 4. Dezember 2000 berücksichtigt:*
 - a) Junge Fahrer zwischen 18 und 24 Jahren weisen bereits nüchtern ein doppeltes bis dreifach erhöhtes Unfallrisiko auf, das schon bei geringen BAK-Werten zwischen 0,3 und 0,5 Promille auf das 4- bis 6fache Risiko gegenüber älteren Fahrern ansteigt. Die Bundesregierung soll über notwendige Maßnahmen in Abstimmung mit der angekündigten Initiative der EU entscheiden.*
 - b) Die Kombination von sedativen Medikamenten und Alkohol führt bereits bei geringen Alkoholmengen zu deutlichen Erhöhungen des Unfallrisikos. Deshalb ist eine Regelung nötig, die die gleichzeitige Einnahme von Medikamenten und den Konsum von Alkohol unterbindet.*

- c) *Die Kontrolleffizienz muss durch gezielte Kontrollen verbessert und die präventive Wirkung so erhöht werden. Eine weitere Verbesserung ist insbesondere durch die Einführung der verdachtlosen Atemalkoholkontrolle (ohne Auffälligkeit) zu erwarten. Die hierzu notwendigen rechtlichen Voraussetzungen sind zu prüfen und zu schaffen.*

Begründung:

Zu 1.:

Mit der Klarstellung sollen Auslegungsprobleme vermieden werden, die entstehen könnten, wenn die Rechtsprechung zukünftig hinsichtlich der Vorgabe „städtisch“ den formalen Stadt-Status zu Grunde legt.

Zu 2.:

Der Gesetzgeber hat erst vor gut 2 Jahren nach intensiver Diskussion eine neue 0,5-Promille-Grenze mit verschärften Sanktionen eingeführt. Diese neue Regelung sowie die gleichzeitig eingeführte Atemalkoholanalyse haben sich bewährt. Die Zahl der Unfälle unter Alkoholeinfluss ist deutlich rückläufig. Deshalb erscheint eine Änderung, mit der die Rechtsfolgen der jetzigen 0,8-Promille-Grenze bereits ab 0,5 Promille angewendet werden sollen, zurzeit nicht notwendig. Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und die weitere Entwicklung der Unfälle unter Alkoholeinfluss ist zunächst weiter zu beobachten. Bei der derzeitigen positiven Entwicklung braucht über eine erneute Änderung der gesetzlichen Regelung für die Promille-Grenze nicht beschlossen zu werden.

Zu 3.:

Dies ist eine notwendige Folgeänderung aufgrund der Änderung zu 3.

Zu 4.:

Die Expertenanhörung am 4. Dezember 2000 hat einen Handlungsbedarf zu den aufgeführten Risikobereichen aufgezeigt. Statt der unbegründeten Absenkung des Grenzwertes für das Fahrverbot sollten vielmehr Regelungen vorgelegt werden, die zu Verbesserungen in diesen erkannten Risikobereichen führen.

Die **Fraktion der SPD** äußerte im Ausschuss, die geplanten Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes bewirkten einen Zuwachs an Sicherheit im Straßenverkehr. Was die Festlegung von 0,5 Promille als einheitlichen Grenzwert anbelange, hätte die frühere Koalition mit deren Einführung einen Schritt in die richtige Richtung unternommen, der aber nicht weit genug gegangen sei. Sie begrüßte die nun geplante Regelung und wies darauf hin, dass diese im Koalitionsvertrag vereinbart worden sei. Was die Frage einer Sonderregelung für Fahranfänger anbelange, solle man gemeinsam überlegen, wie man Fahranfänger helfen könne; man wolle hier keine Differenzierung in einem Gesetz zwischen den Fahranfängern und den übrigen Fahrern. Im Jahr 1999 sei für Fahranfänger die Fahrerlaubnis auf Probe bei mehrfacher Auffälligkeit auf vier Jahre verlängert worden. Die Forderung nach einem Verbot von Radarwarngeräten sei bereits vor einem Jahr aus der SPD-Fraktion erhoben worden. Man wolle auch den Fall des Mitführens von Radarwarngeräten am Auto in dem Gesetz erfassen. Dieser Fall werde durch Punkt a) 3 des Koalitionsantrages abgedeckt. Was die Frage des Anwohner-

parkens anbelange, sei in dem Antrag der Koalition von 1999 – Drucksache 14/1258 – bewusst von Städten und Gemeinden die Rede. Dies sei von der Formulierung im Gesetzentwurf der Bundesregierung abgedeckt. Eine 50 %-Quotierung und eine Staffelung der Größe der Parkzonen nach der Einwohnerzahl lehne man deshalb ab.

Die **Fraktion der CDU/CSU** meinte, die geplante Änderung in Bezug auf die 0,5-Promille-Regelung sei voreilig, denn die bisherige Regelung sei erst seit zwei Jahren in Kraft. Bei der öffentlichen Anhörung, welche der Ausschuss zu dem Gesetzentwurf durchgeführt habe, hätten die Sachverständigen mehrfach betont, dass Fristen zwischen fünf und zehn Jahren erforderlich seien, um beurteilen zu können, ob eine Regelung im Bereich des Verkehrsverhaltens nachhaltig wirke. Die CDU/CSU-Fraktion sei daher der Auffassung, dass es bei der bisherigen Regelung bleiben solle und man erst in angemessener Frist an eine Neuregelung denken solle. Was die Frage einer Sonderregelung für die 18- bis 24-Jährigen betreffe, solle man die angekündigte europäische Regelung abwarten, da es wenig Sinn mache, in Deutschland eine eigene Regelung einzuführen, die dann demnächst wieder an europäisches Recht anzupassen sei. In Bezug auf das Anwohnerparken empfehle man, dem Vorschlag des Bundesrates zu folgen, der darauf hinauslaufe, dass 50 % der Parkfläche für Besucher vorgehalten werden müsse. Man halte dies für einen vernünftigen Kompromiss. Man gehe davon aus, dass die Länder dabei auch die Anliegen der Kommunen angemessen berücksichtigt hätten.

In Bezug auf die Ermächtigung zum Verbot von Radarwarngeräten begrüße man die Erweiterung auf das Mitführen am Kraftfahrzeug.

Die **Fraktion der F.D.P.** erklärte, gegen das Verbot von Radar- und Laserwarngeräten in Kraftfahrzeugen habe man keine Einwände. Es könne nicht sein, dass sich jemand durch technische Einrichtungen Vorteile im Straßenverkehr verschaffe, um sich dort rechtswidrig verhalten zu können. Bei der Regelung des Anwohnerparkens durch Städte und Gemeinden sei man gegen starre Grenzen. Es solle eine möglichst große Flexibilität ermöglicht werden. Die Städte und Gemeinden könnten die Situation vor Ort am besten einschätzen. Es müssten allerdings auch Besucher noch eine Chance haben, einen Parkplatz zu finden; sie dürften nicht durch diese Regelung von den Innenstädten ferngehalten werden. Die größten Differenzen bestünden in der Frage der Promillegrenze. Prof. Krüger habe in seinen Ausführungen deutlich gemacht, dass diejenigen, welche durch gesetzliche Regelungen belehrbar seien, bereits belehrt seien. Er habe geäußert, dass jede weitere Absenkung des Grenzwertes keine signifikante Änderung der Verhaltensmuster zur Folge habe. Aussagen über die Akzeptanz der bisherigen Regelung könnten erst nach etwa drei Jahren gemacht werden. Sie sprach sich daher für die Beibehaltung der jetzigen Differenzierung aus. Sie wandte sich gegen eine differenzierte Regelung für Fahrer bis zum Alter von 24 Jahren und für Fahrer ab dem Alter von 24 Jahren. Der eigentliche Problembereich liege bei Blutalkoholkonzentrationen von mehr als 1,6 Promille bzw. bei der Gruppe der fahrenden Trinker. Diesen Personenkreis könne man nicht durch eine Verschärfung der Regelungen bei niedrigen Blutalkoholkonzentrationen erreichen. Man könne dem Problem nur mit dichteren Kontrollen begegnen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** meinte, der Alkohol sei immer noch eines der Hauptprobleme beim Unfallgeschehen und bei verschiedensten Formen von Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr. Niemand behauptete, dass man mit dem geplanten Gesetz das Alkoholismusproblem in Deutschland lösen können. Es gehe darum, ein klares, verständliches und eindeutiges Signal zu setzen, welches darauf hinweise, dass die Gefährlichkeit des Fahrens unter Alkoholeinfluss wesentlich früher beginne, als es die bisherige differenzierte Lösung mit 0,5 Promille und 0,8 Promille suggeriere. Mit der Regelung zum Anwohnerparken in dem Gesetzentwurf werde dem Koalitionsantrag auf Drucksache 14/1258 Rechnung getragen. Es sei nicht ausreichend, wenn nur die Anordnung kleinräumiger Anwohnerparkzonen möglich sei. Der Begriff des „Anwohners“ habe sich als juristisch untauglich erwiesen. Man müsse daher in Anbetracht des Parkraum Mangels für die Wohnbevölkerung, vor allem in dicht bebauten städtischen Quartieren, eine Neuregelung finden.

V. Abstimmungsergebnis im Ausschuss

- Artikel 1 Nr. 1 bis 3 des Gesetzentwurfs der Bundesregierung auf Drucksache 14/4304, der Vorschlag zur Einfügung eines Artikels 1 Nr. 3 Buchstabe c und eines Artikels 1 Nr. 4 Buchstabe 0a gemäß Buchstabe a Nr. 1 und 2 des Koalitionsantrags, Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa in der Fassung von a) Nr. 3 des Koalitionsantrags, Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb, Artikel 1 Nr. 7 bis 9, Artikel 1 Nr. 11 bis 15, Artikel 1 Nr. 16 Buchstabe a und b, Artikel 1 Nr. 17 und 18 und Artikel 2 Nr. 1 bis 4 des Gesetzentwurfs der Bundesregierung, Artikel 2 Nr. 5 in der Fassung von a) Nr. 4 des Koalitionsantrags, der Vorschlag zur Einfügung eines Artikels 2 Nr. 5 Buchstabe a gemäß Nr. 7 der Stellungnahme des Bundesrates auf Drucksache 14/4304 und gemäß Nummer 5 des Koalitionsantrags, Artikel 2 Nr. 6 des Entwurfs der Bundesregierung, Artikel 3 in der Fassung von Nummer 10 der Stellungnahme des Bundesrates und Nummer 6 des Koalitionsantrags sowie Artikel 4 und Artikel 8 des Gesetzentwurfs der Bundesregierung wurden einstimmig angenommen.
- Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe b des Gesetzentwurfs der Bundesregierung auf Drucksache 14/4304 wurde mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, F.D.P. und PDS bei Enthaltung der Fraktion der CDU/CSU angenommen.
- Artikel 1 Nr. 5 Buchstaben a und b und Artikel 1 Nr. 6, Artikel 1 Nr. 10 des Gesetzentwurfs der Bundesregierung auf Drucksache 14/4304, Artikel 5 des Gesetzentwurfs der Bundesregierung in der Fassung von Buchstabe a Nr. 7 des Koalitionsantrags, Artikel 6 des Gesetzentwurfs der Bundesregierung in der Fassung von Buchstabe a Nr. 8 des Koalitionsantrags sowie Artikel 7,

Artikel 9 und Einleitung und Überschrift des Gesetzentwurfs der Bundesregierung wurden mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS, gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. angenommen.

- Bezüglich des Antrags der Fraktion der CDU/CSU beschränkte die Fraktion der CDU/CSU die Abstimmung mit Zustimmung des Ausschusses auf die Ziffer 4; da sie die übrigen Teile aufgrund der vorhergehenden Abstimmungen als erledigt betrachtete. Ziffer 4 des Antrags wurde mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, F.D.P. und PDS gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU abgelehnt.
- Die Einfügung eines Artikels 1 Nr. 4 Buchstabe 0a – neu – Doppelbuchstabe aa und – neu – Doppelbuchstabe bb gemäß Nummer 2 der Stellungnahme des Bundesrates auf Drucksache 14/4304 wurde mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und PDS abgelehnt.
- Artikel 1 Nr. 1 in der Fassung der Nummer 1 der Stellungnahme des Bundesrates auf Drucksache 14/4304, der Vorschlag zur Einfügung eines Artikels 1 Nr. 15a – neu – Buchstabe a, eines Artikels 1 Nr. 15a – neu – Buchstabe b, eines Artikels 1 Nr. 15b – neu – Buchstabe a und eines Artikels 1 Nr. 15b – neu – Buchstabe b gemäß Nummer 4 der Stellungnahme des Bundesrates, der Vorschlag zur Einfügung eines Artikels 2 Nr. 5b – neu – gemäß Nummer 8 der Stellungnahme des Bundesrates sowie der Vorschlag zur Einfügung eines Artikels 2 Nr. 5c – neu – gemäß Nummer 9 der Stellungnahme des Bundesrates wurden von keiner Fraktion aufgegriffen. Die Einfügung eines Artikels 2 Nr. 4a – neu – gemäß Nummer 6 der Stellungnahme des Bundesrates ist durch die Einfügung eines Artikels 2 Nr. 5 in der Fassung von Buchstabe a Nr. 4 des Koalitionsantrags erledigt.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung wurde insgesamt in der Fassung des Koalitionsantrags mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. angenommen.

Zu den Entschließungsanträgen auf Drucksache 14/1258 und Drucksache 14/1351 schlägt der Ausschuss vor, diese für erledigt zu erklären.

VI. Zu den einzelnen Vorschriften des Gesetzentwurfs

Wegen der Begründung der einzelnen Bestimmungen wird auf die Begründung des Regierungsentwurfs und soweit Änderungsvorschläge des Bundesrates übernommen wurden, auf die Begründungen des Bundesrates hierzu sowie auf die Begründung des Koalitionsantrags Bezug genommen.

Berlin, den 17. Januar 2001

Rita Streb-Hesse
Berichterstatlerin

Eduard Lintner
Berichterstatter

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Berichterstatter

Horst Friedrich (Bayreuth)
Berichterstatter

Dr. Winfried Wolf
Berichterstatter

