

Dr. Birgit Reinemund

- (A) für das Unternehmen. Es geht um ihr ureigenes Interesse, um ihr Geld. Daneben wollen wir die Transparenz der Hauptversammlung und weg von den Kungelrunden in abgeschlossenen Räumen; denn so entsteht ein guter Ordnungsrahmen, um derartige Exzesse künftig zu vermeiden.

(Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Vizepräsidentin Petra Pau:

Ich schließe die Aussprache.

Interfraktionell wird Überweisung der Vorlagen auf den Drucksachen 17/13472 und 17/13239 an die in der Tagesordnung aufgeführten Ausschüsse vorgeschlagen. Die Vorlage auf Drucksache 17/13239 – das ist der Tagesordnungspunkt 10 b – soll federführend beim Rechtsausschuss beraten werden. Sind Sie damit einverstanden? – Das ist der Fall. Dann sind die Überweisungen so beschlossen.

Ich rufe den Tagesordnungspunkt 11 auf:

- Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze**

– Drucksache 17/12636 –

Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

- (B) – Drucksache 17/13452 –

Berichterstattung:
Abgeordnete Kirsten Lühmann

- Bericht des Haushaltsausschusses (8. Ausschuss) gemäß § 96 der Geschäftsordnung

– Drucksache 17/13454 –

Berichterstattung:
Abgeordnete Bartholomäus Kalb
Johannes Kahrs
Dr. h. c. Jürgen Koppelin
Roland Claus
Sven-Christian Kindler

Nach einer interfraktionellen Vereinbarung ist für die Aussprache eine halbe Stunde vorgesehen. – Ich höre keinen Widerspruch. Dann ist so beschlossen.

Ich eröffne die Aussprache. Das Wort hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP)

Dr. Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir beraten heute in zweiter und dritter Lesung einen Gesetzentwurf zu einem Thema, das viele Millionen Men-

schon in unserem Land betrifft. Allein 9 Millionen Menschen haben Eintragungen im Verkehrszentralregister in Flensburg bzw. in der „Verkehrssünderdatei“, wie der Volksmund sie nennt. (C)

Diese Verkehrssünderdatei ist durch immer weitere Verkomplizierungen aus den Versuchen heraus, sie vermeintlich besser zu machen, Opfer einer Verschlimm-besserung geworden. Das geht so weit, dass es heute in Deutschland im Grunde genommen kaum noch jemanden gibt, der dieses Punkteregelwerk bis in alle Verästelungen vollkommen und zuverlässig beherrscht. Hinzu kommt: Wenn Sie Ihren Punktestand abfragen, erhalten Sie zwar eine Auskunft. Sie können aber nicht sicher sein, ob das, was Ihnen mitgeteilt wird, auch stimmt. Es können mehr Punkte sein, es können aber auch weniger sein. – Dies zusammengenommen war für uns Anlass, zu sagen: Wir wollen das Ganze durchforsten und auf den Prüfstand stellen. Wir wollen das System einfacher, durchschaubarer und vor allem auch gerechter machen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Vor allen Dingen aber – das ist die Hauptüberschrift – muss ein solches verbessertes Regelwerk auch der Verbesserung der Verkehrssicherheit dienen; denn die Verkehrssicherheit muss immer Maßstab aller Dinge sein.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP –
Stephan Kühn [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Tut es aber nicht!)

Wir haben es uns wirklich in jeder Hinsicht sehr schwer gemacht, um die bestmögliche Lösung zu finden. Wir haben gerungen, auch in vielen guten Gesprächen mit der Opposition. Deshalb möchte ich mich nicht nur bei den Koalitionsfraktionen, sondern auch bei den Oppositionsfraktionen für die sachliche Art des Austausches und des Ringens um gute Lösungen aufs Allerherzlichste bedanken. Ich möchte mich auch bei den Bundesländern, sprich: beim Bundesrat, bedanken, dessen Empfehlungen wir nach dem ersten Durchgang weitestgehend übernommen haben. (D)

In einem Punkt gibt es eine gewisse Abweichung, nämlich bei der Frage: Soll auch in Zukunft ein Punkteabbau durch Seminare möglich sein? Ursprünglich war vorgesehen, diese Möglichkeit nicht mehr vorzusehen; denn die Praktiker, die Fahrlehrer, haben gesagt, die Punkteabbauseminare würden oft nur abgesehen, von ihnen gehe kein pädagogischer Effekt aus. Wenn Verkehrssünder nach diesen Seminaren aber genauso fahren wie bisher, hat ein solches Abbauseminar natürlich keinen Sinn. Also müssen und wollen wir an der Verbesserung dieser Seminare arbeiten.

Die großen Verbände, der ADAC, den man mit über 18 Millionen Mitgliedern weiß Gott zu den repräsentativen Vertretern der Autofahrerinteressen zählen kann, ebenso wie die anderen Verbände, AvD usw., haben gefordert, dass doch eine Möglichkeit geschaffen werden sollte, Punkte in einem gewissen Ausmaß abzubauen. Im Übrigen hat mich auch das Anliegen der Berufskraftfahrer überzeugt, die nicht nur 10 000 Kilometer, sondern 100 000 Kilometer und mehr im Jahr fahren. Wir sollten dieses arbeitnehmerfreundliche Anliegen aufgreifen.

Bundesminister Dr. Peter Ramsauer

- (A) Deshalb halte ich es auch für vertretbar, wenn man bis zu einem gewissen Punktstand innerhalb von fünf Jahren einmal zwei Punkte abbauen kann. Nach reiflicher Überlegung halte ich das für geboten, für richtig und für arbeitnehmerfreundlich.

(Sören Bartol [SPD]: Das ist aber eine 180-Grad-Wendung!)

Gehen wir eine solche Frage doch mit gesundem Menschenverstand an! Versetzen wir uns in die Lage der Betroffenen! Es gibt ganz kuriose Fälle, etwa den: Ein Berufskraftfahrer übernimmt seine Zugmaschine mit Auflieger und bereitgestellten Containern. Er ist zwar für die Sicherung der Ladung verantwortlich; aber die Beladung hat er nicht vorgenommen. Er fährt los, die Ladung verrutscht, er wird kontrolliert und bekommt einen Punkt, obwohl er den Auflieger nicht beladen hat. – Ich bitte deshalb die Länder und auch die Kolleginnen und Kollegen der Oppositionsfraktionen, dieses Arbeitnehmersanliegen, das ohnehin nur in geringem Umfang zur Geltung kommt, aufzugreifen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Es soll mehr Sicherheit geben, aber auch mehr Klarheit. In Zukunft wird der Entzug des Führerscheins nicht mehr bei 18 Punkten erfolgen, sondern bei maximal acht Punkten. Es werden nicht mehr bis zu sieben Punkte für ein einzelnes Delikt vergeben, sondern nur noch bis zu drei Punkte. Für schwere Vergehen gibt es einen Punkt, für besonders schwere Vergehen 2 Punkte. Wenn mit dem besonders schweren Vergehen noch eine Straftat verbunden ist, beispielsweise später als eine Sekunde nach dem Umspringen der Ampel bei Rot gefahren und dann auch noch ein kleiner Unfall verursacht wurde, verbunden mit Fahrerflucht, dann gibt es drei Punkte.

(B)

Was die Gerechtigkeit anbelangt: Wir wollen nicht denjenigen, der einmal eine lässliche Sünde begeht, an die Kandare nehmen.

(Sören Bartol [SPD]: Eine lässliche Sünde!)

Der Grundsatz der Überlegungen war immer: Der notorische, der unbelehrbare Verkehrsrowdy muss an die Kandare genommen werden. Derjenige, der eine lässliche Sünde begeht, zum Beispiel einmal ohne Umweltplakette in eine Umweltzone fährt, soll in Zukunft keinen Punkt mehr bekommen,

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

obwohl er natürlich sein Verwarngeld – in diesem Fall sogar in erheblicher Höhe – zu zahlen hat.

Wir haben auch die Belange des Verkehrsgerichtstages in Goslar aufgenommen. Der Präsident hat mir gesagt, wir sollten alle Möglichkeiten nutzen, damit es zu dieser Reform kommt. Es wäre schlecht, wenn sie scheitern würde, wenn es beim alten System bliebe. Deshalb meine Bitte an alle Beteiligten: Ziehen wir jetzt gemeinsam an einem Strang, damit wir im Interesse von Millionen von Autofahrern in Deutschland für mehr Fairness und Ausgewogenheit bei diesen Regelungen sorgen!

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP)

(C)

Vizepräsidentin Petra Pau:

Die Kollegin Kirsten Lühmann hat für die SPD-Fraktion das Wort.

(Beifall bei der SPD)

Kirsten Lühmann (SPD):

Frau Präsidentin! Liebe Kollegen! Liebe Kolleginnen! 30 Milliarden Euro pro Jahr, 2 Prozent unseres Bruttoinlandsproduktes, das sind die jährlichen Kosten, die infolge von Straßenverkehrsunfällen entstehen und die von uns allen, von der Allgemeinheit, getragen werden müssen. Eine zweite Zahl: Ein Drittel der 3 606 Verkehrsunfälle mit Todesfolge im letzten Jahr wurden durch aggressive Fahrer verursacht. Das ist erschreckend. Diese Zahlen müssen wir reduzieren.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wie können wir vorbeugen? Zum einen, indem wir die Fahrenden feststellen, möglichst bevor sie diese Schäden verursachen, und indem wir ihnen im Extremfall die Fahrerlaubnis wegnehmen, damit sie keinen Schaden mehr anrichten können.

Ein Instrument, um diese Raser und Drängler aus der Masse der verantwortungsbewussten Fahrzeugführenden herauszufinden, ist seit mehr als 50 Jahren die bestehende Flensburger Verkehrsrunderdatei. Zurzeit sind dort gut 9 Millionen Personen registriert. Liebe Kollegen, liebe Kolleginnen, ich werde Sie nicht fragen, ob Sie dabei sind. Aber es gibt Untersuchungen, die besagen: Wenn Sie dabei wären, wüssten Sie nicht, wie viele Punkte Sie aktuell haben. Die Regeln sind nämlich zu unübersichtlich, zu intransparent mit den Verjährungshemmnissen und Überliegefristen. Das ist der wesentliche Grund für die Reform des Verkehrszentralregisters. Daher hat der ehemalige Verkehrsminister Tiefensee eine Expertenkommission eingesetzt, die Vorschläge für eine Reform erarbeitet hat. Ziel ist – so hat Minister Ramsauer das einmal formuliert –: Das System soll einfacher werden, gerechter und transparenter. Aber zwischen dem Ergebnis der Tiefensee-Experten und der medienwirksamen Erläuterung der Punkteampel von Minister Ramsauer, zwischen dem ersten Gesetzentwurf und dem, was wir heute debattieren,

(D)

(Sören Bartol [SPD]: Liegen Welten!)

liegen Welten.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Sofern diese Reform je einfacher, gerechter und transparenter war, ist sie es jetzt jedenfalls nicht mehr. Der Auto Club Europa fragte jüngst in der Presse: Macht die Reform überhaupt noch Sinn? Eine berechtigte Frage, insbesondere weil das Kernstück der Reform, das Regelwerk, wofür es wie viele Punkte geben soll, noch gar nicht debattiert wurde.

Kirsten Lühmann

- (A) Wir sollen also heute quasi die Katze im Sack kaufen, liebe Kolleginnen und Kollegen, und das, obwohl in der ersten Lesung der Kollege Storjohann noch vollmundig verkündet hat: Natürlich werden wir darüber reden; diese Regierung wird uns auch die entsprechende Verordnung zur Verfügung stellen, auch wenn sie dafür formal nicht zuständig ist.

(Patrick Döring [FDP]: Lesen bildet! Denken hilft!)

Dabei stellt sich die Frage: Wen meinen Sie mit „uns“? Die SPD-Fraktion ist nicht „uns“. Wir haben die Verordnung nicht zur Verfügung gestellt bekommen. Ich nehme an, die anderen Oppositionsfraktionen auch nicht.

Es gab auch nicht, wie bei solchen Projekten üblich, ein Berichterstattergespräch, in dem Fachleute der Fraktionen einen solchen Katalog hätten besprechen können. Herr Ramsauer, in einem solchen Gespräch hätte man die von Ihnen angesprochenen Probleme der Berufskraftfahrenden, die Probleme mit der Ladungssicherung, locker lösen können, und zwar ohne dafür aufwendige Ausnahmen in der Reform machen zu müssen.

(Beifall bei der SPD)

Wofür wird es also zukünftig Punkte geben, Herr Ramsauer? Was ist relevant für die Verkehrssicherheit? Was muss registriert werden? Was fällt heraus? Transparenz sieht anders aus.

Was ist mit den Argumenten gegen den Punkterabatt? In der ersten Lesung vor wenigen Wochen hat Minister Ramsauer zu dem Argument, Vielfahrer sollten entlastet werden, das er uns eben sehr breit dargelegt hat, noch gesagt:

- (B) Bei allem, was wir hier entscheiden und tun, sollten wir ... immer die Frage der Verkehrssicherheit an vorderste Stelle rücken ... Dabei eine Abgrenzung vorzunehmen,

– ab wie vielen Kilometern jemand Vielfahrer ist –
ist auch keine ganz einfache Angelegenheit.

Der Kollege Storjohann ergänzte:

Verkehrsunfälle entstehen hauptsächlich durch rücksichtsloses und zu schnelles Fahren ... Deshalb ist mein Petition, dass wir keinen Punkteabbau ermöglichen sollten.

Richtig, meine Herren. Wären Sie doch bei Ihrer Meinung geblieben!

(Beifall bei der SPD – Gustav Herzog [SPD]: Was interessiert mich mein Geschwätz von gestern! – Oliver Luksic [FDP]: Das sehen alle Verkehrssicherheitsverbände anders!)

Jahrelang hat diese Bundesregierung an der Reform herumgedoktert, geforscht, experimentiert und die Bürger gefragt. Das Ergebnis war immer: Punkteabbau ist mit der Verkehrssicherheit nicht vereinbar. Punkteabbau dient übrigens auch nicht zur Vereinfachung und transparenten Gestaltung dieses Systems. Deshalb lassen Sie

das doch einfach weg. Damit wäre der Sicherheit wesentlich mehr Genüge getan. (C)

(Beifall bei der SPD)

Einen Punkteabbau soll es nach dem Besuch eines Fahreignungsseminars geben. Das soll nach übereinstimmender Meinung, ich denke von uns allen, das zurzeit geltende unwirksame Seminar ablösen.

(Oliver Luksic [FDP]: Das sehen aber die Verkehrssicherheitsverbände anders!)

Neues zu versuchen, ist sinnvoll. Aber wir haben – dabei sollten wir ehrlich sein – überhaupt keine Ahnung, ob das Neue, das wir versuchen, wirklich funktionieren wird. Es gibt noch nicht einmal klare Regelungen zur Qualitätssicherung und zur Überwachung der Fahreignungsseminare. Diese Richtlinien bräuchten die Länder, die nämlich dafür zuständig sind, dringend, um sachgerecht handeln zu können. Sie haben einfach nicht geliefert, obwohl Sie mehrfach dazu aufgefordert wurden, und das bei den zu erwartenden Kosten von 600 bis 800 Euro pro Veranstaltung. Wenn wir die Menschen in Deutschland zu so teuren Maßnahmen verpflichten, dann haben sie, denke ich, auch ein Recht darauf, dass wir untersuchen, ob das das Geld wert ist, das sie ausgeben, ob es wirklich wirkungsvoll ist.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Das bedeutet, wir brauchen im Gesetz eine verbindliche Pflicht zur Überprüfung. Herr Storjohann, das haben Sie in der ersten Lesung auch ganz richtig gefordert. Selbst der ADAC hat in unserer Expertenanhörung zugeben müssen, dass nicht sichergestellt ist, dass diese Seminare einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. (D)

(Oliver Luksic [FDP]: Falsch! Das stimmt nicht! Das hat der ADAC nicht gesagt! Das ist eine falsche Behauptung!)

Sie waren bereit, eine Evaluation abzuwarten.

Zusätzlich stellt sich die Frage: Wer wird sich ein solches Seminar leisten können? Mit Sicherheit nicht die Arbeiter im Niedriglohnsektor, die es in der Bundesrepublik, wie wir im Armuts- und Reichtumsbericht erfahren haben, in immer größerer Zahl gibt. Die Folge wird deshalb sein: Die Reichen können sich freikaufen. Mit der Gerechtigkeit Ihrer Reform ist es nicht weit her, Herr Minister.

(Beifall bei der SPD sowie des Abg. Herbert Behrens [DIE LINKE] – Oliver Luksic [FDP]: Quatsch! Die Arbeitnehmer wollen das haben, weil die den Führerschein brauchen! Weit weg vom Thema!)

Dennoch hat sich die Union in der Frage des Punkterabatts den liberalen Kräften gebeugt. Die FDP betreibt ihre übliche Klientelpolitik, und die Union hat es noch nicht einmal geschafft, die verbindliche Überprüfung der Wirksamkeit der neuen Regeln durchzusetzen. Das gibt uns wieder einmal einen tiefen Einblick in den Zustand der Koalition und ist ein weiterer Hinweis, wie wichtig ein rot-grüner Regierungswechsel im Herbst ist.

Kirsten Lühmann

(A) (Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN)

Fazit: Der Gesetzentwurf ist unzureichend und wird deshalb im Bundesrat voraussichtlich angehalten werden.

(Oliver Luksic [FDP]: Da haben Sie nur eine Mehrheit mit der Linkspartei, die Sie weidlich nutzen!)

Es ist vernünftig, wenn der rot-grün dominierte Bundesrat dem CSU-geführten Ministerium die Fehler korrigiert, die die FDP in den ursprünglichen Entwurf hineinverhandelt hat. Vielleicht kommt dann noch etwas Vernünftiges im Sinne der Verkehrssicherheit heraus.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsidentin Petra Pau:

Das Wort hat der Kollege Oliver Luksic für die FDP-Fraktion.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Oliver Luksic (FDP):

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Neuregelung des Punktesystems ist ein wichtiges Anliegen, das eigentlich alle Fraktionen teilen. Das jetzige System ist unübersichtlich und intransparent. Deswegen wurde die Reform angegangen. Wir sind uns alle einig, dass es sich hier eigentlich um eine Verbesserung im Vergleich zum bestehenden System handelt. Kollegin Lühmann hat nun das Thema Punkteabbau angesprochen. Sie müssen bitte zur Kenntnis nehmen, dass sich die Experten in der Anhörung unisono für die Aufnahme der Möglichkeit des Punkteabbaus ausgesprochen haben; denn frühe und freiwillige Maßnahmen haben unter verkehrspsychologischen Aspekten einen positiveren Einfluss als ein Zwangsseminar.

Schauen Sie sich die Zahlen und Fakten genau an. Ausweislich der Studie von Kolbert-Ramm, Seite 68 – so steht es auch in der Begründung zum Gesetzentwurf –, wird durch die freiwillige Seminarteilnahme die Zahl der Verkehrsdelikte um 64 Prozent reduziert. Es ist ganz klar wissenschaftlich-empirisch nachgewiesen, dass diese Seminare wirken. Deswegen sind der ADAC, der DVR, die Fahrlehrer, die Psychologen, der Deutsche Anwaltverein und der Deutsche Verkehrsgerichtstag, also die gesamte Szene, für solche Seminare. Nehmen Sie dies bitte zur Kenntnis. Die Grünen tun es doch auch, liebe Kollegen von der SPD.

(Beifall bei Abgeordneten der FDP und der CDU/CSU)

Ein großes Problemfeld hat sich – der Minister hat es zu Recht angesprochen – bei den Berufskraftfahrern und den Vielfahrern ergeben. Bei Bus- und Taxifahrern ist es erforderlich, dass ein gewisser Punktstand nicht überschritten wird, weil sonst die berufliche Existenz auf dem Spiel steht. Ich habe gerade in diesen Tagen mit einem Taxifahrer darüber diskutiert. Er hat mir berichtet,

dass er selber aus Hartz IV herausgekommen ist, dass Taxifahren seine letzte Chance ist und dass er, wenn er nicht die Möglichkeit hätte, Punkte abzubauen, seiner Existenzgrundlage beraubt würde. Der Gesetzentwurf stellt daher einen ausgewogenen Kompromiss dar. Der Kollege Kühn hat durchaus anklingen lassen, dass er sich dem Ganzen anschließen kann.

(Beifall bei der FDP)

Hinzu kommt, dass fast alle Änderungswünsche des Bundesrates durch die Bundesregierung berücksichtigt wurden. Diesen Punkt hat Kollegin Lühmann weggelassen. Wir haben anerkannt, dass es durchaus Anpassungsbedarf beim Bußgeldkatalog gibt. Wir haben uns einer Verlängerung der Tilgungsfrist von zwei auf zweieinhalb Jahre bei den Einpunktverstößen nicht verschlossen. Das ist eine massive Verschärfung des Systems. Insofern steht die Verkehrssicherheit klar im Zentrum.

Es ist richtig, dass wir uns im neuen System auf die verkehrssicherheitsrelevanten Verstöße konzentrieren und ein neues Fahreignungseminar einführen, das mit Sicherheit ein Stück weit zur Prävention beiträgt. Einer der wesentlichen Kernpunkte zur Vereinfachung des derzeitigen Systems ist die Bewertung der Verstöße mit ein, zwei oder drei Punkten anstelle der bisherigen sieben unterschiedlichen Kategorien. Kollegin Lühmann, wenn da noch Gesprächsbedarf besteht, dann werden alle Fraktionen und auch das Ministerium sehr gern noch einmal über diesen Punkt diskutieren. Aber Sie müssen anerkennen, dass sowohl die festen Tilgungsfristen als auch der Wegfall der Tilgungshemmung, der sogenannten Überliegefristen, dafür sorgen, dass dieses System sehr viel einfacher und besser ist als das jetzige. Deswegen handelt es sich um eine gute Reform und ein gutes Gesetz.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Die Änderungswünsche des Bundesrates wurden eingearbeitet. Deswegen ergibt es keinen Sinn, den Vermittlungsausschuss anzurufen. In der Fachszene sind sich alle einig, dass der jetzige Kompromiss, den wir gefunden haben, eine klare Verbesserung im Vergleich zum Status quo darstellt. Ich habe schon darauf hingewiesen, wie groß der Rückhalt in der Szene für die Änderungen ist, die wir im Ausschuss noch vorgenommen haben. Das gilt nicht nur für die Änderungen beim Punkteabbau, die im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sinnvoll sind – das ist empirisch belegt und wird von allen Verbänden unterstützt –, sondern auch für die Änderungen des Bundesrates. Deswegen bin ich der festen Überzeugung, dass wir mit der Reform des Verkehrszentralregisters Mobilität nicht nur ermöglichen, sondern auch sicherer machen.

(Sören Bartol [SPD]: Was kostet so ein Seminar eigentlich?)

Für uns ist entscheidend, Sicherheit in Einklang mit Freiheit und Verantwortung zu bringen. Die Punkte-reform ist ein guter Kompromiss. Es handelt sich um ein gutes Gesetz und um einen guten Kompromiss mit der Position des Bundesrates. Deswegen könnten dem ei-

Oliver Luksic

- (A) gentlich Sie alle zustimmen, wenn es Ihnen nicht nur um den Wahlkampf geht, sondern um die Sache.

Vielen Dank.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Das Wort hat Herbert Behrens für die Fraktion Die Linke.

(Beifall bei der LINKEN)

Herbert Behrens (DIE LINKE):

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich weiß jetzt gar nicht, ob wir über das gleiche Gesetz hier reden, nachdem ich eben gehört habe, was Herr Luksic dazu zu sagen hatte. Durchaus kundige Pressevertreter sind offenbar samt und sonders Geisterfahrer, wenn sie schreiben: „Eine Schlappe für Ramsauer“, „die Reform droht zur Lachnummer zu werden“, „ein Herz für Verkehrssünder“. So titeln nämlich manche Zeitungen zur Punktereform.

(Patrick Döring [FDP]: Sie lesen die falschen Zeitungen!)

Die Reform sollte mehr Verkehrssicherheit bringen. Doch von diesem guten Vorsatz ist im Gesetzentwurf nur noch wenig zu sehen. Es gab viele Anregungen und viel Zeit für Verbesserungen. Wir reden seit über einem Jahr über dieses Projekt. Letztes Jahr hat der Deutsche Verkehrsgerichtstag die Reform komplett abgelehnt. Die Begründung: Sie hilft nicht beim Kampf gegen aggressives Verhalten auf der Straße. Diese Einschätzung teile ich noch heute.

(Beifall bei Abgeordneten der LINKEN)

Die Bundesländer kritisierten Anfang des Jahres, das neue System sei nicht einfacher und transparenter. Auch das trifft nach wie vor zu. Leider haben Sie es seit einem Jahr unterlassen, die Anregungen aufzunehmen. Sie haben jetzt einige Nachbesserungen vorgenommen; das gebe ich zu. Die sind im vorgelegten Gesetzentwurf vorhanden, aber sie haben nicht dazu geführt, dass dieses Gesetz ein gutes Gesetz geworden ist.

Wenn wir mehr Verkehrssicherheit erreichen wollen, dann brauchen wir mehr als ein Schrauben am Punktesystem. Wir brauchen Vorschriften, die von allen Verkehrsteilnehmern verstanden und auch akzeptiert werden. Auch Verkehrsteilnehmer müssen lernen dürfen. Sie müssen wissen, wodurch man sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer gefährdet und welches Verhalten man an den Tag legen muss, um die Grundregeln der Straßenverkehrsordnung umzusetzen, die klar und eindeutig formuliert sind. Da gibt es kein Vertun. Der § 1 der Straßenverkehrs-Ordnung ist mehr als eindeutig.

Vergehen im Straßenverkehr müssen sanktioniert werden können. Das ist uns allen klar. Wenn man immer wieder gegen Regeln verstößt, dann muss man mit scharfen Konsequenzen rechnen. Auch dazu stehen wir, das fordern wir. Aber den Verkehrssündern muss man auch die Chance geben – ich sagte es schon –, ihr Ver-

halten zu verändern, dazuzulernen. Darum haben wir dafür plädiert, bei den Punkten stärker zu differenzieren. Diese Möglichkeit lässt das neue Punktemodell nicht zu. Künftig soll der Führerschein nach acht Punkten entzogen werden. Dass das System dadurch einfacher und transparenter wird, bezweifle ich. Klar ist nur, dass unterschiedlich schwere Verstöße künftig weniger differenziert beurteilt werden können. Das führt dazu, dass mit einer groben Keule auf Verkehrssünder eingeschlagen wird.

Es ist in meiner kurzen Redezeit nicht möglich, die einzelnen Versuche von Nachbesserungen am Gesetzentwurf zu bewerten. Ich will hier nur den Punkt der Freizeigungsseminare nennen. Bisher war es möglich, freiwillig Seminare zu besuchen, um Punkte löschen zu können. Das wurde schon erwähnt. Insbesondere diejenigen, die aus beruflichen Gründen Tausende Stunden am Steuer sitzen, sind darauf angewiesen, so handeln zu können. Wir dürfen nicht vergessen, dass sie oft unter Zeitdruck stehen.

Natürlich haben sie darum keinen Freifahrtsschein für Rowdytum auf der Straße. Das ist klar. Sie haben sich genauso an die Geschwindigkeitsregelungen und andere Vorschriften zu halten, um andere nicht zu gefährden. Sie sollen auch keinen Rabatt bekommen. Aber wir müssen sehen, dass der Verlust des Führerscheins für einen Berufskraftfahrer dazu führen kann, dass er seine Existenz verliert. Das Beispiel hatte der Minister selber erwähnt.

(Oliver Luksic [FDP]: Aha! Das ist der SPD egal!)

Aber nun wird es sehr teuer, wenn man an einem Seminar entweder freiwillig oder verpflichtend teilnimmt. Die Kosten werden sich vermutlich verdreifachen oder sogar vervierfachen. Zwischen 600 und 800 Euro sind im Gespräch. Das kann sich nicht jeder leisten. Wer aber ein vorgeschriebenes Seminar nicht ableistet, dem wird der Führerschein entzogen. Wenn wir finanziell schwächer Gestellte bei Verkehrsverstößen nicht systematisch vom Straßenverkehr ausschließen wollen, müssen wir an dieser Stelle zu einer anderen Lösung kommen.

(Beifall bei der LINKEN)

Die Kosten sollten der Einkommenssituation der Betroffenen angepasst werden können. Dieses Verfahren kennen wir beispielsweise aus Schweden, wo zumindest bei den Bußgeldern nach Tagessätzen gerechnet wird.

Schlingerkurs und Verweigerung von Verhaltensänderung gefährden nicht nur den Straßenverkehr. Auch im Gesetzgebungsverfahren müssten sie sanktioniert werden. Dem Verkehrsminister wäre dann aber längst das Führen eines Ministeriums untersagt worden.

Danke schön.

(Beifall bei der LINKEN)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Stephan Kühn hat das Wort für Bündnis 90/Die Grünen.

(A) Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! 4 000 Verkehrstote und Zehntausende Verletzte haben wir jedes Jahr auf Deutschlands Straßen zu beklagen. Es besteht für die Politik also dringender Handlungsbedarf. Doch dieser Verkehrsminister hat außer Appellen und Plakatkampagnen nichts Substanzielles zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland auf den Weg gebracht. Die Reform des Fahreignungsregisters, die sogenannte Punktereform, über die wir heute reden, ist ein Nebenschauplatz. Vieles wäre wichtiger gewesen, wurde aber nicht angepackt. Ein paar Beispiele:

Zur Reform der Fahrlehrerausbildung hat sogar der Bundesrat Vorarbeit geleistet. Im Ministerium wurde das entsprechende Papier auf die lange Bank geschoben, wird also nicht bearbeitet.

Die Fahrschulausbildung zu reformieren, wäre dringend und wichtig, weil gerade die Fahranfänger eine Risikogruppe sind. Da gibt es viele qualifizierte Vorschläge; doch nichts ist angepackt worden.

Für die Fahranfänger gilt beim Alkohol die 0,0-Promille-Grenze. Das heißt, es darf nicht getrunken werden. Aber das gilt nicht generell: Wer aus der Anfängerzeit heraus ist, darf unter Alkohol fahren. Wir finden, bei Alkohol wäre die 0,0-Promille-Grenze für alle Verkehrsteilnehmer richtig. Auch hier hat der Minister nichts angepackt.

(Gero Storjohann [CDU/CSU]: Auch Fahrradfahrer? – Gegenruf der Abg. Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Jawohl, auch Fahrradfahrer!)

(B)

Wir haben keine verbindlichen Sicherheitsaudits bei Bundesfernstraßen.

Wir haben keine Anreize für eine stärkere Marktdurchdringung bei Fahrassistenzsystemen sowohl von Pkws als auch von Lkws.

Es gab keinen Ausbau der Mobilitätserziehung oder der Unfallforschung.

Diese Liste ließe sich beliebig verlängern. Vor allen Dingen zeigt sie: Es wird nichts angepackt.

Von der Reform des Verkehrszentralregisters in der Ursprungsfassung ist nicht viel übrig geblieben. Zum Glück haben die Experten einen Blick darauf geworfen und das Ganze unter die Lupe genommen. Der Anfangsreformentwurf sah eine geringere Spreizung bei den Punkten vor. Das hätte dazu geführt, dass Wiederholungstäter eine Art Flatrate für das Rasen gehabt hätten. Glücklicherweise ist das endlich vom Tisch.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Andere Probleme bleiben aber. Erst ab 31 km/h Geschwindigkeitsüberschreitung innerorts bzw. 41 km/h außerorts gibt es im neuen Katalog zwei Punkte. Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit ist Unfallursache Nummer eins. Wir finden, dass die Geschwindigkeitsüberschreitungen angesichts des damit verbundenen Gefährdungspotenzials viel zu nachsichtig bewertet wurden. Das muss aus unserer Sicht korrigiert werden.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

(C)

Angesprochen wurden heute von verschiedenen Rednerinnen und Rednern die Fahreignungsseminare, die wirksamer als die alten Aufbaueminare sein sollen. Ob das so kommt, ist offen. Im Gesetz, über das wir heute entscheiden sollen, sind keine Regelungen zur Qualitätssicherung und zur Evaluierung vorgesehen, von den Kosten für die Teilnehmenden einmal ganz abgesehen.

(Sören Bartol [SPD]: So ist es!)

So verkorkst, wie die ganze Reform selber ist, ist auch die Art, wie die Reform kommuniziert wird. Wir erinnern uns: Auf Flyern, die das Ministerium hat drucken lassen, sieht man einen sogenannten Punkte-Tacho mit insgesamt 8 Punkten. 0 bis 3 Punkte auf diesem Tacho sind grün dargestellt. 3 Punkte zu haben, heißt, dass man dreimal mit 60 km/h durch eine Tempo-30-Zone gefahren ist. Danach wäre man also, auf diesem Flyer optisch gut dargestellt, noch im sogenannten grünen Bereich. Ich finde, Geschwindigkeitsüberschreitungen in diesem Bereich sind kein Kavaliersdelikt.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Herr Minister, ändern Sie deshalb endlich auch die grafische Darstellung und die Kommunikation bezüglich dieser Punktereform.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Das Wort hat jetzt für die CDU/CSU-Fraktion der Kollege Gero Storjohann. **(D)**

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP – Zuruf vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Null Punkte vorab!)

Gero Storjohann (CDU/CSU):

Null Promille vorab. – Sehr verehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir sprechen heute über das Fahreignungsregister. Das ist ein neuer Begriff, den Peter Ramsauer, unser Verkehrsminister, hier eingeführt hat. Ich habe schon in meiner Rede in der ersten Beratung gesagt: 2009 sind der Kollege Vogel und ich in Flensburg gewesen und haben uns das Zentralregister angeguckt. Man hat uns sehr deutlich vor Augen geführt, dass Handlungsbedarf besteht, dass wir Bürokratie abbauen müssen und dass das System sehr schwerfällig ist. – Heute ist der Tag, wo wir das endgültig auf den Weg bringen. Ich bin froh und stolz, dass wir das nach vielen Debatten und trotz unterschiedlicher Ansichten jetzt endlich auf den richtigen Weg führen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Ich bin dem Mitarbeiter Dr. Albrecht dankbar, der manches ertragen musste. Wir als Politiker haben immer wieder etwas hineingeschrieben, was er dann doch wieder ändern musste.

(Sören Bartol [SPD]: Das spricht für die Qualität eurer Kollegen!)

Gero Storjohann

- (A) Ich kann auch nachvollziehen, dass die Opposition mit der Einbindung in den Arbeitsprozess nicht ganz zufrieden ist. Das haben wir auch zugestanden. Das machen wir beim nächsten Mal viel besser; das verspreche ich.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ihr kriegt kein nächstes Mal!)

Was ich gut finde, ist das, was Sie sehr stark kritisieren, nämlich der Punkte-Tacho. Kommunikativ hat der Verkehrsminister da wirklich einen Volltreffer gelandet.

(Martin Burkert [SPD]: Kommunikativ ist das ein Treffer, das stimmt!)

Nicht nur die Autofahrer, auch wir als Politiker haben sofort erkannt: Das ist ein wichtiges Thema. Es ist auch visuell gut rübergebracht worden. Sie haben in all den Debatten immer nur die Hochglanzbroschüre kritisiert,

(Sören Bartol [SPD]: Es steht auch alles falsch in der Broschüre! Es steht nichts drin, was jetzt noch im Gesetz ist!)

aber in der Sache kam nie besonders viel rüber.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Das Schönste ist ja: In der Schlussabstimmung im Ausschuss haben Sie sich der Stimme enthalten. Das heißt, wir haben eine einstimmige Empfehlung, dieses Gesetz heute so auf den Weg zu bringen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Lachen bei der SPD – Sören Bartol [SPD]: Applaus!)

(B)

Wir haben also das Ziel erreicht,

(Lachen bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Martin Burkert [SPD]: Das ist ein Scherzkeks! Da muss er selber lachen über den Quatsch, den er erzählt! – Gustav Herzog [SPD]: Fürs Protokoll: Der Kollege lacht!)

mit der Reform des Verkehrszentralregisters neue, klare und transparente Regeln zu schaffen.

(Sören Bartol [SPD]: Ihr backt aber kleine Brötchen!)

Diese neuen Regelungen werden im Sommer 2014 in Kraft treten. Bis dahin haben alle Betroffenen Zeit genug, sich mit den neuen Regelungen vertraut zu machen.

(Florian Pronold [SPD]: Der Minister konnte es auch nicht erklären!)

– Es ist immer schön, wenn der Kollege Pronold da ist. Dann muss man sehr laut sprechen, damit man hier überhaupt noch durchdringt.

(Patrick Döring [FDP]: Das ist keine Frage von Lautstärke! Das ist eine Frage von Intelligenz!)

Bereits gespeicherte Punkte werden in das neue System überführt. Altpunkte werden Verkehrssünder bei der Neuregelung nicht los. Bestehende Punkte für Ordnungswidrigkeiten und Straftaten im Straßenverkehr

werden aus der aktuell 18-stufigen Skala in eine 8-stufige Skala überführt. Vielleicht ist es für einige interessant, wie das genau läuft. Wer jetzt 1 bis 3 Punkte hat, hat zukünftig 1 Punkt. Wer 4 bis 5 Punkte hat, hat künftig 2 Punkte. So geht das weiter. Wer 14 bis 15 Punkte hat – keiner hier im Raum –, hat künftig 6 Punkte. Wer 16 bis 17 Punkte hat, hat künftig 7 Punkte. Wer 18 und mehr Punkte hat, hat künftig 8 Punkte; dann ist der Führerschein weg.

Es gibt keine Amnestie. Aber Punkte werden künftig nur noch für Verstöße gegeben, die die Verkehrssicherheit gefährden.

Jetzt geht es um das Einfahren in die Umweltzone ohne die erforderliche Plakette. Es schmerzt einige sicherlich sehr, dass das zukünftig nicht mehr mit einem Punkt geahndet wird. Rückwirkend werden diese Punkte beim Umrechnen der Einträge sogar gelöscht. Das finde ich dann auch konsequent.

Das Ergebnis der Anhörung ist, dass der freiwillige Punkteabbau nach der Reform fortgeführt wird. Es gab – das wissen Sie – eine sehr intensive Debatte innerhalb der Koalition, auch mit dem Ministerium. Gerade die Anhörung der Fachverbände hat gezeigt, dass auch sie sich zurückgenommen haben. Sie wollten eine Reform, und das sollte nicht am Punkteabbau scheitern. Jetzt ist das drin. Wir hoffen, dass dann auch der Bundesrat seine Zustimmung geben kann.

(Sören Bartol [SPD]: War das auch schon in der ersten Rede drin?)

– Nein, das war nicht in der ersten Rede drin. Ich erinnere mich an unseren geschätzten verstorbenen Kollegen Peter Struck, der sehr zu Recht gesagt hat: Kein Gesetz geht so aus dem Bundestag raus, wie es eingebracht worden ist; dazwischen sind nämlich die Abgeordneten. Es ist unser Recht, eine Meinung zu ändern.

(Gustav Herzog [SPD]: In der Hoffnung, dass Gesetze besser werden, nicht schlechter, Herr Storjohann!)

– Wie bitte?

(Gustav Herzog [SPD]: Die Gesetze sollen besser werden im Deutschen Bundestag, nicht schlechter! – Gegenruf des Abg. Oliver Luksic [FDP]: Das ist doch besser geworden!)

– Jawohl! Ich entnehme Ihrer Enthaltung, dass es besser geworden ist; denn vorher haben Sie nicht angekündigt, dass Sie sich so verhalten wollen.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP – Gustav Herzog [SPD]: War nicht zustimmungsfähig!)

Ich möchte gerne noch auf die Kosten des Seminars zu sprechen kommen. Im Gesetzentwurf – das haben Sie gesehen – gab es eine Kostenberechnung. Sie tragen immer andere Zahlen vor. Im Gesetzentwurf steht, dass das Seminar 650 Euro kostet. Das sind 400 Euro mehr als bei den bisherigen Seminaren zum Absitzen. Das ist viel Geld.

Gero Storjohann

(A) (Florian Pronold [SPD]: Das können sich ja viele leisten!)

– Wenn Sie jetzt den Vorwurf machen, Herr Pronold, dass das zu viel Geld sei, dann empfehle ich Ihnen: Fahren Sie nie nach Dänemark. Wenn Sie fahren, halten Sie sich bitte an die Verkehrsregeln. Da sind Sie bei einem Verkehrsverstoß ganz schnell mit 500 Euro dabei.

(Sören Bartol [SPD]: Wer kann sich das Seminar denn leisten?)

Das sind Kosten, die in anderen Ländern selbstverständlich erhoben werden.

(Gustav Herzog [SPD]: Das sind eure Porsche-fahrer, die sich das leisten können, kein anderer!)

Ich kenne viele Leute, die trotzdem in diese Länder fahren.

Also: Wir bekommen ein qualitativ hochwertiges Seminar. Es wird auch zum Erfolg geführt werden. Die Evaluierung wird nach fünf Jahren zeigen, ob es richtig war oder nicht. Dann können wir uns gerne wieder darüber unterhalten.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich empfehle Ihnen: Stimmen Sie diesem Gesetzentwurf zu und bleiben Sie nicht bei einer kleinkarierten Enthaltung. Ich glaube, es ist ein wichtiges Signal aus diesem Bundestag dafür erforderlich.

Danke schön.

(B) (Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Ich schließe die Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung über den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze. Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung empfiehlt unter Buchstabe a seiner Beschlussempfehlung auf Drucksache 17/13452, den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 17/12636 in der Ausschussfassung anzunehmen. Diejenigen, die dem Gesetzentwurf zustimmen wollen, mögen das bitte durch Handzeichen bekunden. – Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Damit ist der Gesetzentwurf in zweiter Beratung angenommen bei Zustimmung durch die Koalitionsfraktionen. Die Linke war dagegen. SPD und Bündnis 90/ Die Grünen haben sich enthalten.

Dritte Beratung

und Schlussabstimmung. Diejenigen, die dem Gesetzentwurf zustimmen wollen, mögen sich bitte erheben. – Die Gegenstimmen! – Die Enthaltungen! – Damit ist der Gesetzentwurf in dritter Beratung mit dem gleichen Stimmenverhältnis wie zuvor angenommen.

Unter Buchstabe b seiner Beschlussempfehlung auf Drucksache 17/13452 empfiehlt der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, eine Entschließung anzunehmen. Wer stimmt für die Beschlussempfehlung? –

Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Die Beschlussempfehlung ist angenommen bei Enthaltung der Fraktion Die Linke. Alle anderen haben dafür gestimmt. (C)

Ich rufe den Tagesordnungspunkt 12 auf:

Erste Beratung des von der Fraktion der SPD eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zur Stärkung von Informationsfreiheit und Transparenz unter Einschluss von Verbraucher- und Umweltinformationen – Informationsfreiheits- und Transparenzgesetz**

– Drucksache 17/13467 –

Überweisungsvorschlag:

Innenausschuss (f)

Sportausschuss

Rechtsausschuss

Ausschuss für Wirtschaft und Technologie

Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Verbraucherschutz

Ausschuss für Arbeit und Soziales

Verteidigungsausschuss

Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Ausschuss für Bildung, Forschung und

Technikfolgenabschätzung

Ausschuss für wirtschaftliche Zusammenarbeit und

Entwicklung

Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union

Ausschuss für Kultur und Medien

Nach einer interfraktionellen Verabredung ist für die Aussprache eine halbe Stunde vorgesehen. – Dazu sehe oder höre ich keinen Widerspruch. Dann ist es so beschlossen. (D)

Als erster Rednerin gebe ich der Kollegin Kirsten Lühmann für die SPD-Fraktion das Wort.

(Beifall bei der SPD)

Kirsten Lühmann (SPD):

Frau Präsidentin! Liebe Kollegen! Liebe Kolleginnen! Zum kleinen Einmaleins der Diktatur gehört die Ausschaltung oder die weitgehende Behinderung der Öffentlichkeit bei der Kontrolle politischer Macht. Für uns in der Demokratie gilt das Gegenteil: Staatliche Machtausübung muss öffentlich kontrollierbar sein. Das ist sie wiederum nur, wenn staatliches Handeln transparent ist.

Demokraten wollen und müssen wissen können, was der Staat macht. Deshalb haben wir unter anderem das Informationsfreiheitsrecht. Das ist gut so. Aber – das haben uns auch die Experten gesagt – unser Recht hat Mängel. Das sagt auch der Bundesbeauftragte für Informationsfreiheit. Das sagen uns die Bürger und Bürgerinnen, die Petitionen schreiben. Das sagen uns auch die Experten bei der Anhörung. Wenn wir Demokratie ernst nehmen, sollten wir diese Mängel beseitigen. Das tun wir mit dem Gesetzentwurf, den wir Ihnen heute vorlegen.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)

Die Experten sagen, es gibt Probleme in drei Bereichen: Erstens. Das Recht ist zersplittert. Zweitens. Zu