

Beck'sche Textausgaben

Bußgeldkatalog

Textausgabe

von
Konrad Bauer

5. Auflage

Bußgeldkatalog – Bauer

schnell und portofrei erhältlich bei beck-shop.de DIE FACHBUCHHANDLUNG

Thematische Gliederung:

Ordnungswidrigkeiten



Verlag C.H. Beck München 2014

Verlag C.H. Beck im Internet:

www.beck.de

ISBN 978 3 406 67155 5

beck-shop.de

BECK'SCHE TEXTAUSGABEN

Bußgeldkatalog

beck-shop.de

beck-shop.de

Bußgeldkatalog

Bußgeldkatalog-Verordnung – BKatV

Textausgabe
mit einer Einführung von
KONRAD BAUER
Abteilungspräsident a. D.
der Bundesanstalt für Straßenwesen

5., neu bearbeitete Auflage
Stand: 15. Juni 2014



beck-shop.de

www.beck.de

ISBN 978 3 406 67155 5

© 2014 Verlag C. H. Beck oHG
Wilhelmstraße 9, 80801 München
Druck und Bindung: Nomos Verlagsgesellschaft
In den Lissen 12, 76547 Sinzheim

Satz: Druckerei C. H. Beck, Nördlingen
(Adresse wie Verlag)

Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier
(hergestellt aus chlorfrei gebleichtem Zellstoff)

beck-shop.de

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----|
| Einführung | VII |
| 1. Bußgeldkatalog-Verordnung | 1 |
| 2. Punktbewertung nach dem Punktesystem (Anlage 13 zu § 40 FeV) | 105 |
| Sachverzeichnis | 115 |

beck-shop.de

Einführung zur Bußgeldkatalog-Verordnung

von Konrad Bauer
Abteilungspräsident a.D. der Bundesanstalt für Straßenwesen
Bergisch Gladbach

Inhaltsübersicht

| | |
|---|-------|
| I. Vorbemerkungen | IX |
| 0. Aktuelles | |
| 1. Gesamtsystem Straßenverkehr | IX |
| 2. Verkehrsgesetze | X |
| II. Nichtbeachtung staatlicher Vorschriften | XI |
| 1. Biologische Gegebenheiten | XII |
| 2. Folgen eines derartigen Fehlverhaltens | XII |
| 3. Verkehrssicherheitsprogramm 2011, weitere Programme | XIII |
| III. Kontrolle und Sanktion (Enforcement) | XIII |
| 1. Allgemeines | XIII |
| 2. Verkehrsstrafrecht und Ordnungswidrig- keiten | XV |
| 2.1 Verkehrsstraftatbestände werden Ordnungswidrigkeiten | XV |
| 2.2 Verfahren nach dem Ordnungswidrig- keitengesetz | XVII |
| 2.3 Aktuelle Strafbestimmungen zum Straßenverkehr | XVII |
| 2.4 Einspruch gegen Bescheid | XVIII |
| IV. Bußgeldkatalog-Verordnung – BKatV | XVIII |
| 1. Allgemeines | XVIII |
| 2. Systematik eines Strafgesetzparagraphen | XIX |
| 3. Ordnungswidrigkeit | XIX |
| 4. Gesetzliche Ermächtigung | XIX |
| 5. Aufbau und Inhalt der BKatV | XX |
| 5.1 Aufbau | XX |
| 5.2 Inhalt | XX |
| 6. Verwarnung | XXI |
| 6.1 Allgemeines | XXI |

Einführung

| | |
|---|--------|
| 6.2 Geringfügige Verkehrsordnungswidrigkeiten | XXII |
| 6.3 Höhe des Verwarnungsgeldes | XXII |
| V. Anwendung der BKatV | XXII |
| 1. Keine abschließende Regelung | XXIII |
| 2. Gewöhnliche Tatumstände | XXIII |
| 3. Besondere Tatumstände | XXIII |
| 4. Wirtschaftliche Verhältnisse, Opportunitätsprinzip | XXIV |
| 5. Regelgeldbuße | XXIV |
| 6. Regelfahrverbot | XXV |
| 7. Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 111 a StPO); Fahrverbot (§ 44 StGB), Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB), Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis (§ 69 a StGB) | XXVI |
| 8. Bis zum 30. April 2014 geltende Regelung: Verkehrszentralregister, Aufbauseminar, verkehrspsychologische Beratung | XXVI |
| 9. Verfolgungsverjährung | XXVIII |
| 10. Neues Fahreignungsbewertungssystem seit 1. Mai 2014 | XXVIII |
| 10.1 Gesetzgebung | XXVIII |
| 10.2 Wesentlicher Inhalt der Reform | XXIX |
| VI. Entwicklung der BKatV | XXX |
| 1. Geschichte | XXX |
| 2. Änderungen 1989 | XXXI |
| 3. Änderungen 2001 | XXXI |
| 4. Änderungen 2004 | XXXII |
| 5. Änderungen 2009 | XXXII |
| 6. Änderungen 2012/2013 | XXXIII |
| 7. Änderungen 2013/2014 | XXXIII |
| VII. Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog (BT-KAT-OWI) | XXXIV |
| VIII. Vollziehende Verwaltung | XXXVI |
| 1. Ordnungsbehörden/Polizei | XXXVI |
| 2. Zuständigkeit der Kommunen für ruhenden Straßenverkehr | XXXVII |

Einführung

I. Vorbemerkungen¹

0. Aktuelles. Im Zusammenhang mit der großen StVO-Reform von 2009/2013 war auch die Bußgeldkatalog-Verordnung – BKatV – sowie der Bußgeldkatalog selbst umfangreich geändert worden; die Punktebewertung nach dem Punktesystem blieb hingegen weitgehend unberührt. Die nach diesen Änderungen neuerdings erfolgte weitere Reform im Straßenverkehrsrecht, die im Wesentlichen seit 1. Mai 2014 in Kraft ist, bringt nunmehr sowohl eine Überarbeitung der BKatV einschließlich der Anlage – auch mit Erhöhung der Verwarnungsgelder – als auch eine grundsätzliche Neuausrichtung des Punktesystems. Die Änderungen erfolgten durch zwei neue Artikel-Gesetze und zwei weitere Artikel-Verordnungen².

Zu den aktuellen großen Veränderungen im Fahreignungsbewertungssystem wird insbesondere auf die Ausführungen in den Abschnitten **V. 5** (S. XXIV), **V. 8** (S. XXVI), **V. 10** (S. XXVIII) und **VI. 7** (S. XXXIII) verwiesen.

1. Gesamtsystem Straßenverkehr. Die Bußgeldkatalog-Verordnung bildet ein wichtiges und verwaltungsaufwändiges Rad in dem gewaltigen Uhrwerk des Gesamtsystems Verkehr. Für den Straßenverkehrsteilnehmer in Deutschland steht dieses umfassende Gesamtsystem ineinander greifender Wirkelemente zur Verfügung, das ihm ermöglicht, zum jeweiligen gewünschten Ziel zu gelangen – und dies möglichst sicher, zügig und umwelt- sowie energieschonend:

– Da ist das Bauwerk Straße, das nach einem komplexen technischen Regelwerk gebaut wurde und das mit Straßenzubehör aller Art wie z. B. Verkehrsampeln oder Straßenmarkie-

¹ Im Artikel genannte Zahlen stammen aus allgemein zugänglichen Quellen wie von Pressemitteilungen und sonstigen Veröffentlichungen des Bundesverkehrsministeriums, der Bundesanstalt für Straßenwesen oder des Statistischen Bundesamts.

² Gesetz zur Änderung des Güterkraftgesetzes und anderer Gesetze vom 17. 6. 2013 BGBl I 2013, S. 1558; Fünftes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 30. 8. 2013 BGBl I, Nr. 52, S. 3313; hier nichtamtliche Abkürzung: 5. StVÄndG; Neunte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 11. 11. 2013 BGBl I, Nr. 66, S. 3920; hier nichtamtliche Abkürzung: 9. FeÄndV; Zehnte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23. 4. 2014 BGBl I, Nr. 15, S. 348; hier nichtamtl. Abkürzung: 10. FeÄndG.

Einführung

rungen oder Bodenschwellen versehen ist. Ein diffiziles Flechtwerk von Maßnahmen durch die Straßenbau- und Straßenverkehrsverwaltungen und durch die Privatwirtschaft tragen zu Bau, Erhaltung, Unterhaltung und Verbesserung dieser Straßeninfrastruktur bei.

- Auf diesen Straßen verkehren Fahrzeuge, die technisch aufwändig konzipiert und konstruiert wurden und die umfassend, vielfach und kostspielig getestet und überprüft und technisch überwacht sind.
- Der Verkehrsteilnehmer nutzt dieses System; er ist seit frühesten Jugend mit dem Verkehrsablauf vertraut gemacht worden, von den Eltern, der Verkehrspolizei, im Kindergarten, in der Schule, im Fahrunterricht, durch Aktionen des Deutschen Verkehrssicherheitsrats, der Massenmedien, der Automobilclubs und vieler anderer Betriebe und Institutionen, die verkehrssicherheitsbezogene Aktionen durchführen.
- Gesetzliche Regelungen, Verwaltungsvorschriften und -maßnahmen bilden den allumfassenden Überbau für dieses Gesamtsystem. Auch die hier zu erörternde Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr³ und ihre Anlage zählt dazu.

2. Verkehrsgesetze. Regeln, die den Ablauf des Verkehrs auf Straßen ordnen, sind überall dort nötig, wo ein Zusammenleben von Menschen ohne diese Regeln nicht oder nur sehr erschwert möglich ist. Dies war im Laufe der Geschichte ursprünglich nur in eng bebauten Städten oder für Flaschenhalssituationen (z. B. bei Brücken) der Fall, so dass dafür Regeln getroffen wurden. Mit der extremen Zunahme der Bevölkerung und des Verkehrs seit der Zeit der Industrialisierung mussten immer mehr und detailliertere Bestimmungen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr gefunden werden. Hier sei für viele andere Regelungen aus jener Zeit die Polizeiverordnung des Oberbürgermeisters der Stadt Bonn vom 18. Juni 1845 aufgeführt, durch die bereits eine strafbewährte Geschwindigkeitsbeschränkung sowie ein Beleuchtungsgebot für Fahrzeuge festgelegt wurde. Dort heißt es z. B.

„bei Strafe von 1 bis 3 Thlr. wird befohlen

³ Bußgeldkatalog-Verordnung – BKatV vom 14. März 2013 BGBl. I S. 498.

Einführung

ad 1. das Schrittfahren, nicht nur beim Einbiegen um eine Straßenecke, sondern auch in der Bischofsgasse, ... (etwa 20 Straßennamen der Stadt Bonn werden hier aufgezählt);

ad. 4 dass alle Wagen, Chaise-Equipagen und Omnibusse, wenn sie Abends oder während der Nacht fahren, ohne Rücksicht auf Mondschein, mit erleuchteter Laterne versehen sein sollen.“⁴

Die Regelungsdichte nahm aber insbesondere seit der Erfindung der mit Motor betriebenen Fahrzeuge gegen Ende des 19ten Jahrhunderts noch erheblich zu.

Hierzu gehörten Haftungsbestimmungen, die das neu eingeführte BGB ergänzten; sie mündeten insbesondere ein in spätere Paragraphen des Straßenverkehrsgesetzes – StVG –; ergänzend wurde das Pflichtversicherungsgesetz eingeführt. Dazu kamen Bestimmungen, die technische Vorgaben bei der Fahrzeugherstellung und bei seinem Betrieb im Interesse der Vermeidung von Unfällen enthielten; sie finden nunmehr insbesondere in der Straßenverkehrszulassungsordnung – StVZO – ihren Ausdruck. Zunehmend waren aber Regeln erforderlich, die das Verhalten der Teilnehmer im Straßenverkehr betrafen und die hoheitliches Eingreifen durch die Verwaltung in Form der Vollzugspolizei festlegten. So hat sich z.B. die StVO entwickelt.⁵ Neben der StVO sind dies insbesondere die Fahrerlaubnisverordnung – FeV – und das Fahrlehrergesetz. Durch einen Blick in die entsprechenden nichtamtlichen Gesetzessammlungen⁶ kann ein Eindruck über die Vielzahl der häufig sehr ins Einzelne gehenden und deshalb meist sehr umfangreichen Gesetze und Verordnungen gewonnen werden.

II. Nichtbeachtung staatlicher Vorschriften

1. Biologische Gegebenheiten. Den biologischen Gegebenheiten der Menschen entsprechend halten sich viele Verkehrsteilnehmer – insbesondere aber junge Männer mit beginnender Pubertät bis etwa Mitte zwanzig – nicht freiwillig an

⁴ Aus: M. Schlönbach: Zusammenstellung der Gesetze, Verordnungen, Instruktionen und Reglements im Kreis Bonn; Bonn, 1868.

⁵ Zur Entstehungsgeschichte der StVO – vgl. Konrad Bauer, Einführung zur Straßenverkehrsordnung C. H. Beck Verlag München 12. Aufl. 2013).

⁶ Z. B. Loseblatt-Textsammlung „Straßenverkehrsrecht“ des C. H. Beck Verlags, München.

beck-shop.de

Einführung

staatlich vorgegebene Bestimmungen. Staatliche Bestimmungen für den Straßenverkehr werden unabhängig von ihrer Sinnhaftigkeit umso weniger dann eingehalten, wenn der jeweilige Verkehrsteilnehmer nicht zur Beachtung dieser Bestimmungen erzogen wurde, oder wenn sein vorschriftswidriges Verhalten gesellschaftlich toleriert bzw. als selbstverständlich akzeptiert wird oder wenn in diesem Sinne negative Vorbilder existieren, die sich entsprechend vorschriftswidrig verhalten. Als weit bekannte negative Beispiele für Viele können die Autofahrer in den Städten Brüssel, Kairo und Mumbai angeführt werden. Häufig wird dieses Verhalten auch begleitet von einer Falscheinschätzung der Verkehrssituation, der Einsatzmöglichkeit des eigenen Fahrzeugs und des eigenen Fahrkönnens. Gehäuft kommen derartige Falscheinschätzungen vor, wenn die Verkehrsteilnehmer unmittelbar nach einem Autorennen oder nach einem Diskotheken-Besuch am öffentlichen Verkehr teilnehmen oder wenn sie kurz zuvor Alkohol oder Drogen konsumiert haben.

2. Folgen eines derartigen Fehlverhaltens. Ein derartiges Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern führt häufig zu Verkehrsunfällen. Von den in Deutschland jährlich von der Polizei erfassten 2,4 Mio. Verkehrsunfällen erleidet in etwa 370 000 Fällen zumindest ein Beteiligter eine Körperverletzung. Besonders häufig führen dabei folgende Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern zu gravierenden Unfällen:

- Abbiegen, Wenden, rückwärts Fahren, Ein- und Anfahren (ca. 60 000 Fälle),
- Nicht angepasste Geschwindigkeit (ca. 60 000 Fälle)
- Nichtbeachtung der Vorfahrt (ca. 60 000 Fälle)
- Ungenügender Sicherheitsabstand (ca. 45 000 Fälle)
- Falsche Straßenbenutzung (ca. 28 000 Fälle)
- Alkoholkonsum (ca. 17 000 Fälle)

Bei Folgerungen aus diesen aufgeführten Zahlen muss man sich der Relativität bei deren Ermittlung bewusst sein. Es können mehrere dieser Gründe nebeneinander bei einem Unfall zutreffen. Die Ursachen eines jeweiligen Falls werden – zwangsläufig – immer erst nach dem Unfall von Seiten der, allerdings in dieser Materie erfahrenen und geschulten, Polizeibeamten als die wahrscheinlichsten eingeschätzt und den jeweiligen Kategorien zugeordnet.

In Deutschland sterben bei diesen Unfällen jährlich weniger als 4tausend Menschen. Die Zahl der Unfalltoten hat sich seit

Einführung

dem Jahr 1970, in dem über 20000 Verkehrstote im Jahr allein in der damaligen Bundesrepublik zu beklagen waren, immer weiter auf die im Jahr 2013 erreichte Zahl von 3340 herunter bewegt. Trotz Deutschlands relativ hoher Zahl an Kraftfahrzeugen (rund 50 Mio.) ist diese Zahl der jährlichen Verkehrstoten im internationalen Vergleich niedrig.

3. Verkehrssicherheitsprogramm 2011, weitere Programme. In ihrem Verkehrssicherheitsprogramm 2011 erklärt die Bundesregierung als „Kernziel einer erfolgreichen Verkehrssicherheitsarbeit, die Zahl der Getöteten, Schwer- und Schwerstverletzten im Straßenverkehr kontinuierlich zu senken.“ Und als Leitgedanken: „Jeder Verkehrstote ist einer zu viel.“ In den Aktionsfeldern „Mensch“, „Infrastruktur“, „Fahrzeugtechnik“ werden eine Vielzahl von Aktionen aufgeführt, die dazu beitragen können, dass künftig keine Verkehrsunfälle passieren bzw. wenn sie passieren, dass sie glimpflicher ablaufen als vor diesen Aktionen. In dem Programm wird mehrfach betont, dass erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe ist und dass das Programm sich deshalb „auch als Orientierungsrahmen für entsprechende programmatische Ansätze der Bundesländer sowie privater Institutionen versteht.“

In ihrem Weißbuch vom 12. September 2001 „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ hat die Europäische Kommission sich das Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten auf den Straßen in den 27 Mitgliedstaaten mit ihren rund 500 Millionen Einwohnern zwischen 2001 und 2010 zu halbieren. Auf der Grundlage dieses, die gesamte EU betreffenden Ziels strebt nun das Bundesverkehrsministerium „als Zielperspektive die Reduktion der Getötetenzahlen bis 2020 um 40 Prozent in Deutschland“ an. Weltweit existieren ähnliche Empfehlungen (vgl. hierzu von WHO und Weltbank: World Report on Road Traffic Injury Prevention, 2011–2020); hier gibt es auch, wie in der Moskauer Deklaration der Verkehrsminister von 19.–20. November 2009, die anspruchsvolle „Zero Vision“ bzw. „Towards Zero Vision“, also das anzustrebende Ziel, dass kein Mensch mehr durch einen Verkehrsunfall umkommt.

III. Kontrolle und Sanktion (Enforcement)

1. Allgemeines. Die Maßnahmen zur Verkehrssicherheitsarbeit umfassen den weiten Bereich der Verbesserung der Stra-

Einführung

Beninfrastruktur und der Fahrzeuge, die darauf fahren – international als „Engineering“ bezeichnet – sowie die präventive und nachfolgende Verkehrssicherheitsarbeit, die in all ihren Facetten den Verkehrsteilnehmer direkt ansprechen will – international als „Education“ bezeichnet. Da sich viele Bürger in Deutschland wie in der Welt nicht freiwillig an die gesetzlichen Vorschriften halten, also z.B. die StVO-Bestimmungen nicht freiwillig beachten, ist die polizeiliche bzw. ordnungsamtliche Überwachung erforderlich. Werden bei der Überwachung nicht tolerierbare Verstöße festgestellt, so sind möglichst umgehende Sanktionen erforderlich. Überwachung einschließlich Sanktion wird international als „Enforcement“ bezeichnet.⁷

Der Bußgeldkatalog und das weitere Fahreignungsbewertungssystem sind im weit überwiegenden ein Teil des Systems „Enforcement“.

Diesem geschilderten System hält H.-J. Vollpracht seinen sehr ambitionierten Ansatz⁸ entgegen, indem er formuliert: „Jahrzehnte lang sollte im Weg von Versuch und Irrtum der Mensch durch Erziehung und auch verkehrspolizeilichen Druck an die technischen Subsysteme des Straßenverkehrs angepasst werden“. Es sei vielmehr zu fragen, ob die Erkenntnisse zu den menschlichen Fähigkeiten und Grenzen im Straßenverkehrssystem (Deutschlands) bereits Zugang zu den technischen Regelwerken des Verkehrssicherheitsmanagements sowie in das Straßen- und Verkehrsrecht gefunden hätten.

Dieser Ansatz von Vollpracht kann die Vielseitigkeit des umfassenden Verkehrssystems nur teilweise abdecken. Zwar ist es zu wünschen, dass die von Vollpracht angestrebte „verzeihende Straße“ so weit wie finanziell und ökologisch möglich, in unserem Alltagsverkehrsleben Eingang findet. Eine Gummi-Zelle, in der der Verkehrsteilnehmer sich und andere trotz eigenem Falschverhalten nicht verletzen kann, wird die Straße auch bei umfassender Berücksichtigung der Ideen von Vollpracht (und von seinen Unterstützern) jedoch nie werden. Bei der Straßenverkehrssicherheitsarbeit werden also auch weiterhin die von Vollpracht negativ titulierte Education und Enforcement nötig sein.

⁷ Siehe insbesondere Günzel-Ketzner-Koslowsky-Mönnighoff: Verkehrslehre 11. Aufl. Hilden 2009 S. 226 ff.

⁸ Vollpracht, H.J.: Der Systemansatz zur Verkehrssicherheit in Deutschland; in: Bauer, Konrad, Franz-Rudolf Herber, Recht und Technik II Köln 2011 S. 159 Abschnitt 1 a. E.

beck-shop.de

Einführung

Von besonderer Bedeutung ist natürlich ein angemessenes Verhalten der Verkehrsteilnehmer selbst. Zu Recht führt das Verkehrssicherheitsprogramm 2011 der Bundesregierung wörtlich aus:

... „Alle (Verkehrsteilnehmer) tragen Verantwortung, jeder ist angesprochen und gefordert, Unfällen und Verletzungen vorzubeugen. Das Gebot des rücksichtsvollen Verhaltens ist im Straßenverkehr besonders zwingend. Die bewusste Missachtung von Verkehrsregeln ist kein Kavaliersdelikt. Jeder Einzelne hat die Aufgabe und die Verantwortung, sich so im Straßenverkehr zu verhalten, dass keine anderen Personen gefährdet oder geschädigt werden.“

Diesen Ausführungen wäre folgerichtig hinzuzufügen, dass bei einer Missachtung der Verkehrsregeln die entsprechenden Sanktionen durch die zuständigen Behörden zu erfolgen haben, soweit nicht diese Missachtung wegen ihrer Geringfügigkeit tolerierbar ist. Für die zuständigen Behörden ist dies eine ständige Herausforderung der Bewährung. Die chaotischen und damit erhöhte Gefahr hervorrufenden Verkehrsverhältnisse in vielen Städten der Welt sind häufig auch wesentlich darauf zurückzuführen, dass die jeweiligen Verkehrspolizeibehörden nicht ausreichend geschult sind, oder dass die jeweiligen Vorgesetzten ihre Einsatzkräfte nicht ausreichend überwachen bzw. ihnen bei ihren Entscheidungen im Einsatz nicht ausreichend den Rücken stärken.

2. Verkehrsstrafrecht und Ordnungswidrigkeiten

2.1 Verkehrsstraftatbestände werden Ordnungswidrigkeiten. Im September des Jahres 1967 ging das folgende Ereignis durch die bundesdeutsche Presse: Der Amtsgerichtsrat Gründer hatte an einem Verhandlungstag am Amtsgericht Erlangen 25 Strafurteile zu fällen; die weit überwiegende Anzahl davon waren Bagatelldelikte auf dem Gebiet des Straßenverkehrs, für die das in der Strafprozessordnung aufwändig gestaltete rechtsstaatliche Strafverfahren wie das Schießen mit Kanonen auf Spatzen wirkte. Im Durchschnitt hatte jedes Verfahren lediglich knapp 17 Minuten gedauert. Das Bekanntwerden des Zeitplans dieses total überfrachteten Sitzungstages wirkte wie ein Katalysator für die Forderung von Experten des Verkehrsstrafrechts, in der Bundesrepublik Deutschland bei einfachen

Einführung

Verkehrsverstößen ein vom Strafrecht abgekoppeltes Verwaltungs-Bußgeldverfahren durchzuführen. Von einem „Volk der vorbestraften Autofahrer“ wurde in der Öffentlichkeit gesprochen, weil jährlich rund 1,7 Millionen Strafverfügungen und Strafbefehle in Verkehrssachen ergingen. Die Diskussion darüber wurde schon seit vielen Jahren auf vielen Ebenen geführt. So hatte die „Gemeinsame Straßenverkehrssicherheitskonferenz des Bundes und der Länder“ bereits am 23. Mai 1957 erklärt:

„Die Konferenz empfiehlt, im Straßenverkehrssicherheitsausschuss zu untersuchen, ob die Verfolgung von Verkehrsverstößen dadurch schlagkräftiger gestaltet werden kann, dass im Wege einer Gesetzesänderung bei Verstößen im Straßenverkehr künftig zwischen Tatbeständen, die mit Kriminalstrafe zu ahnden sind, und solchen, die als bloße Ordnungswidrigkeiten zu behandeln sind, unterschieden werden soll.“⁹

Etwa 2 Jahre später verabschiedete dieses Gremium folgende ungewöhnlich ungeduldig und dringlich gefasste EntschlieÙung:

„Die Konferenz hält den Zeitpunkt für gekommen, beschleunigt gesetzgeberische Maßnahmen zur Umstellung von Verkehrsstraftatbeständen auf Ordnungswidrigkeiten auf der Grundlage der von der Kommission des Straßenverkehrssicherheitsausschusses erarbeiteten Vorschläge in Angriff zu nehmen.“¹⁰

Insbesondere zur Klärung dieser Problematik wurde im Jahr 1963 von Richtern, Rechtsanwälten, Vertretern von Ministerien, der Polizei, Versicherungen und Verbänden der Deutsche Verkehrsgerichtstag gegründet. Diese Institution beschäftigte sich daraufhin bei verschiedenen seiner jährlichen Sitzungen in Goslar umfassend mit Aspekten zu diesem Thema.

Erst in der zu grundlegenden Reformen bereiten Zeit der Jahre 1967/1968 wurde dann der seit langem geforderte Schritt getan. Am 24. Mai 1968, also acht Monate nach dem oben geschilderten Erlanger Ereignis, wurde vom Bundesgesetzgeber das neugefasste Ordnungswidrigkeitengesetz¹¹ – OWiG – erlassen, das insbesondere das Bußgeldverfahren neu geregelt hat. Seit dessen Inkrafttreten am 1. Januar 1969 sind in der großen

⁹ Zitiert aus Booß, Helmuth: Straßenverkehrsordnung, Köln 1971 S 426.

¹⁰ Siehe Fußnote 8.

¹¹ BGBl. I S. 481; Inkrafttreten: 1. Oktober 1968.

Einführung

Mehrzahl zur Ahndung der Fälle von Verstößen gegen die Straßenverkehrsordnung, die Straßenverkehrs-Zulassungsordnung und gegen andere gesetzliche Regelungen, die den Straßenverkehr betreffen, nicht mehr die Strafgerichte, sondern die Verwaltungsbehörden zuständig. Seither ist also das Strafenverkehrsrecht weitgehend entkriminalisiert. Dies bedeutet: Bei den meisten Verkehrsdelikten sind die sehr formalistischen Bestimmungen des Strafgesetzbuchs und der Strafprozessordnung insoweit nicht mehr direkt und nicht mehr umfassend anzuwenden; Zuwiderhandlungen gegen StVO-Bestimmungen werden ab dem Jahr 1969 nicht mehr als sog. Übertretungen strafrechtlich verfolgt; die Staatsanwaltschaften sind in der Regel nicht mehr zu beteiligen, weil die Sanktionsmaßnahme durch eine Verwaltungsbehörde durchgeführt wird. Der Täter, der wegen der von ihm begangenen Regelwidrigkeit belangt wird, ist nicht mehr vorbestraft.

2.2 Verfahren nach dem Ordnungswidrigkeitengesetz.

Das Verfahren der Ahndung bei Verstößen gegen Vorschriften des Straßenverkehrs läuft seither nach den Vorschriften des Ordnungswidrigkeitengesetzes ab. Gemäß § 47 Abs. 1 OWiG liegt die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im pflichtgemäßen Ermessen der Verfolgungsbehörde; es gilt also der Opportunitätsgrundsatz. Welche Behörde für die Verfolgung der Verkehrsverstöße zuständig ist, ist in den jeweiligen Bundesländern unterschiedlich geregelt. Weiteres hierzu siehe unten Abschnitt VIII.

2.3 Aktuelle Strafbestimmungen zum Straßenverkehr.

Von den generellen Straftatbeständen Fahrlässige Tötung (§ 222 StGB), Fahrlässige Körperverletzung (§§ 229 StGB) und Nötigung (§§ 240 StGB) abgesehen, fallen mit dem Straßenverkehr zusammenhängend folgende Taten in den Bereich des Strafrechts:

- Das unerlaubte Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB),
- Der gefährliche Eingriff in den Straßenverkehr (§ 315 b StGB),
- Die Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315 c StGB),
- Das Fahren unter Einfluss von Alkohol, Drogen und Medikamenten (§ 316 StGB),
- Das Fahren im Vollrausch (§ 323 a StGB),
- Die unterlassene Hilfeleistung (§ 323 c StGB),

Einführung

- Das Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. Fahren trotz Fahrverbot (§ 21 StVG),
- Der Kennzeichenmissbrauch (§ 22 StVG),
- Das Fahren ohne Haftpflichtversicherungsschutz (§ 6 PflVG),
- Die Steuerhinterziehung der Kfz-Steuer (§ 370 AO in Verbindung mit §§ 1, 2 KraftStG).

2.4 Einspruch gegen Bescheid. Ordentliche Strafgerichte haben sich gemäß §§ 67 ff. OWiG allerdings weiterhin mit der Materie zu beschäftigen, falls gegen einen Bußgeldbescheid einer Verwaltungsbehörde (vgl. unten Abschnitt VIII) Einspruch eingelegt wurde. Der Betroffene hat diesen Einspruch gegen den Bußgeldbescheid innerhalb von zwei Wochen nach Zustellung schriftlich oder zur Niederschrift bei der Verwaltungsbehörde, die den Bußgeldbescheid erlassen hat, einzulegen. Ein Einzelrichter beim Amtsgericht, in dessen Bezirk die Verwaltungsbehörde ihren Sitz hat, entscheidet dann über den Einspruch.

IV. Bußgeldkatalog-Verordnung – BKatV

1. Allgemeines. Im Jahr 2001 wurde die neu gefasste Bußgeldkatalog-Verordnung erlassen.¹² Verordnungszweck der BKatV ist es, möglichst einheitliche Beträge für Verwarnungsgelder und Bußgelder in Verkehrssachen in der gesamten Bundesrepublik festzulegen und damit die Verwaltungsbehörden und die Gerichte bei deren Verhängen weitgehend zu binden. Die BKatV ist keine Grundlage dafür, eine Regelwidrigkeit im Straßenverkehr zu ahnden. Der als Teil der BKatV eingeführte Bußgeldkatalog ist also keine Ahndungsregel, sondern eine Zumessungsregel. Verstößt ein Verkehrsteilnehmer gegen eine straßenverkehrsrechtliche Bestimmung, so sind die gesetzlichen Ahndungsgrundlagen, soweit sie nicht in den strafrechtlichen Raum dringen (siehe Abschnitt III 2.3), der § 24 StVG in Verbindung mit § 49 StVO oder § 69a StVZO oder § 75 FeV oder § 5 FerienreiseVO.

¹² Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung – BKatV) vom 13. 11. 2001 BGBl. I S. 3033.

Einführung

2. Systematik eines Strafgesetzsparagraphen. Zur Verdeutlichung soll hier der Regelungszweck der Bestimmungen der BKatV an Hand der Strafgesetzbestimmung § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a StGB erläutert werden:

Zum Beispiel ist der Straftatbestand des § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a StGB:

„Wer im Straßenverkehr ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke ... nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, ... und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, ...“

Der Strafrichter hat zu beurteilen, ob dieser Tatbestand der Strafbestimmung durch den Täter verwirklicht wurde. Bejaht er dies, so ist die Rechtsfolge:

„... wird ... bestraft.“

Der Strafrichter hat dann die Höhe der Strafe festzulegen; er muss also konkret den gesetzlichen Strafraumen

„... mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe ...“

durch eine genaue Festlegung der Strafe ausfüllen.

3. Ordnungswidrigkeit. Auch die Bestimmungen, die eine zu ahndende Ordnungswidrigkeit beschreiben, sind entsprechend der in vorgenannter Nr. 2 beschriebenen Strafgesetzs-Systematik aufgebaut.

Die z. B. in § 49 StVO aufgeführten Ordnungswidrigkeitentatbestände können durch sehr voneinander abweichende Handlungen verwirklicht werden. Da der Ahndungsrahmen im OWiG zwangsläufig sehr groß ist, dieses aber den Zielen der weitgehenden Gleichbehandlung bei Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehrsbereich widerspricht, wurde der Bußgeldkatalog erlassen, der nunmehr in Form einer Verordnung in allen „Normalfällen“ von Behörden und Gerichten bindend zu be- achtet ist.

4. Gesetzliche Ermächtigung. Beim Erlass der BKatV wurde von der Regelung in § 26a StVG Gebrauch gemacht, wonach das Bundesverkehrsministerium ausdrücklich ermäch-

Einführung

tigt wird, eine Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrats zu erlassen über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und Anordnung eines Fahrverbots. Hierdurch wird der § 58 Abs. 2 OWiG konkretisiert. Wenn bei bestimmten Ordnungswidrigkeiten im Hinblick auf ihre Häufigkeit und Gleichartigkeit eine möglichst gleichmäßige Behandlung angezeigt ist, sollen allgemeine Ermächtigungen an Verwaltungsangehörige und Beamte des Polizeidienstes zur Erteilung einer Verwarnung nähere Bestimmungen darüber enthalten, in welchen Fällen und unter welchen Voraussetzungen die Verwarnung erteilt und in welcher Höhe das Verwarnungsgeld erhoben werden soll.

5. Aufbau und Inhalt der BKatV

5.1 Aufbau. Die BKatV besteht aus 5 Paragraphen:

- § 1 Bußgeldkatalog
- § 2 Verwarnung
- § 3 Bußgeldregelsätze
- § 4 Regelfahrverbot
- § 5 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

In § 1 wird auf die Anlage Bezug genommen, deren wichtigster Teil der Bußgeldkatalog ist.

Der Bußgeldkatalog ist in zwei große Abschnitte geteilt:

- Abschnitt I: Fahrlässig begangene Ordnungswidrigkeiten und
 - Abschnitt II: Vorsätzlich begangene Ordnungswidrigkeiten.
- Weiter gehören zum Anhang die
- Tabelle 1 Geschwindigkeitsüberschreitungen,
 - Tabelle 2 Nichteinhalten des Abstands von einem vorausfahrenden Fahrzeug,
 - Tabelle 3 Überschreiten der zulässigen Achslast oder des zulässigen Gesamtgewichts von Kraftfahrzeugen, Anhängern, Fahrzeugkombinationen sowie der Anhängelast hinter Kraftfahrzeugen,
 - Tabelle 4 Erhöhung der Regelsätze bei Hinzutreten einer Gefährdung oder Sachbeschädigung.

5.2 Inhalt. In der Anlage zu § 1 BKatV, also im eigentlichen Bußgeldkatalog, sind die maßgeblichen Ahndungsvorschriften für Ordnungswidrigkeiten nach §§ 24, 24a und § 24c StVG aufgeführt; außerdem die Erteilung einer Verwarnung (§ 56 OWiG) für Ordnungswidrigkeiten nach § 24 StVG, für die im

Einführung

Bußgeldkatalog ein Regelsatz bis zu 55 Euro¹³ bestimmt ist und ein Verwarnungsgeld erhoben wird. Verhält sich ein Verkehrsteilnehmer also insoweit verkehrswidrig, handelt er auch ordnungswidrig und kann durch Verwaltungsbehörden entsprechend nach dem OWiG verfolgt werden. Ziel der mit dem Recht der Verkehrsordnungswidrigkeiten befassten Stellen ist es, durch eine möglichst weitgehende Rückführung der großen Vielfalt von möglichen Tatumständen auf „gewöhnliche Tatumstände“ eine möglichst große Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer, die gegen Verkehrsbestimmungen verstoßen haben, zu erreichen. Für diese „gewöhnlichen Tatumstände“ sollte entsprechend ein möglichst festgelegter Sanktionsmaßstab gefunden werden. Zusätzlich ist es dem Bürger möglich, sich von vornherein darüber zu unterrichten, mit welcher Sanktionsmaßnahme seitens der Behörden er bei einem Verkehrsverstoß zu rechnen hat. Daneben hat der Bußgeldkatalog die weitere besondere Bedeutung: Für die Registrierung im Fahreignungsregister – FAER⁻¹⁴ eines Verstoßes ist stets nur der Regelsatz für die betreffende Verkehrswidrigkeit aus dem Bußgeldkatalog maßgeblich (§ 28a Satz 2 StVG).

Die Verwaltungsbehörden von Bund und Ländern haben deshalb unter der Federführung des Kraftfahrt-Bundesamts einen gemeinsamen bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog – BKAT-OWI – erarbeitet. Vgl. unten Abschnitt VII.

Für gewöhnliche Tatumstände sind in der BKatV die Höhe der Regelsätze für Verwarnungs- oder Bußgelder bei diesen Verkehrsordnungswidrigkeiten festgelegt. Weichen die zu ahndenden Tatumstände nicht von gewöhnlichen Tatumständen ab, so sind Verwaltung und Gerichte an diese, im BKatV festgelegten Beträge gebunden.

Dabei gehen die Regelsätze, die in Abschnitt I der BKatV aufgeführt sind, von fahrlässiger Begehung und gewöhnlichen Tatumständen und diejenigen, die in Abschnitt II der BKatV aufgeführt sind, von vorsätzlicher Begehung und gewöhnlichen Tatumständen aus.

6. Verwarnung

6.1 Allgemeines. Nach § 56 Abs. 1 OWiG kann bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten die Verwaltungsbehörde den

¹³ neu durch 9. FeÄndV Artikel 4

¹⁴ neue Bezeichnung durch 5. StVÄndG

Einführung

Betroffenen verwarnen. Sie kann die Verwarnung ohne Verwarnungsgeld erteilen; die BKatV spricht in solchen Fällen von unbedeutenden Ordnungswidrigkeiten. Sie kann aber auch ein Verwarnungsgeld von fünf bis € 55,¹⁵ erheben.

Durch die Erteilung einer Verwarnung, ggf. unter Erhebung eines Verwarnungsgeldes, kann ein Ordnungswidrigkeiten-Verfahren im so genannten vereinfachten Verfahren erledigt werden. Kosten (Gebühren und Auslagen) werden dann nicht erhoben. Für den Betroffenen ergibt sich der Vorteil, dass das Verfahren damit gem. § 56 Absatz 4 OWiG abgeschlossen ist. Dem Ziel der unmittelbaren Sanktion und damit der höchstmöglichen speziellen Abschreckung trägt die Regelung am besten Rechnung. Sie ist deshalb auf eine sofortige Bezahlung bzw. eine Zahlung innerhalb einer Woche beschränkt. Allerdings ist vorher eine Belehrung des Betroffenen über sein Weigerungsrecht durchzuführen und natürlich muss der Betroffene vorher überhaupt ermittelt sein. In § 2 BKatV ist ausführlicher dargestellt, wie die Verwarnungen bei Verkehrsverstößen gestaltet werden sollen.

6.2 Geringfügige Verkehrsordnungswidrigkeiten. Die in der BKatV aufgeführten Verwarnungsgeldtatbestände sind Beispiele für geringfügige Verkehrsordnungswidrigkeiten. Grob verkehrswidriges Verhalten oder Rücksichtslosigkeit schließt die Ahndung als geringfügige Verkehrsordnungswidrigkeit aus.

6.3 Höhe des Verwarnungsgeldes. Bei Verkehrsordnungswidrigkeiten legt die BKatV die Verwarnungsgelder nur in Höhe von 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50 oder 55 Euro¹⁶ fest. Die verkehrswidrige Tat ist an Hand des TB-Kat-OWi einzuordnen. Soweit eine Tat nicht den katalogisierten Tatbeständen zugeordnet werden kann, ist von den für vergleichbare Tatbestände festgesetzten Regelsätzen auszugehen. Die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen bleiben in der Regel unberücksichtigt.

V. Anwendung der BKatV¹⁷

Bei der Anwendung der BKatV, also bei der Zumessung von Verwarnungsgeldern bzw. Bußgeldern, sind u. a. folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

¹⁵ neuer Höchstbetrag durch 9.FeÄndV Artikel 4

¹⁶ Beträge neu festgelegt durch 9.FeÄndV Artikel 4

¹⁷ Vgl. hierzu Michael Burmann, Bußgeldkatalog 3. Aufl München 2009.

Einführung

1. Keine abschließende Regelung. Der Bußgeldkatalog enthält nicht sämtliche möglichen Verstöße im Straßenverkehr. Er bezieht sich auf die Verkehrsverstöße, die für die Verkehrssicherheit bedeutsam und die besonders häufig sind. Insbesondere die wichtigsten Verkehrsverstöße wie Verstöße gegen die 0,5 Promille-Regelung, Falschparken, Geschwindigkeitsüberschreitungen, Vorfahrtsverletzungen, Rotlichtverstöße und Abstandsunterschreitungen sind in der Bußgeld-Verordnung geregelt. Die BKatV stellt also keine abschließende Regelung dar. Die Bundesländer können insbesondere bei geringfügigen Verkehrsordnungswidrigkeiten (§ 56 OWiG) im Interesse der Einheitlichkeit des Verwaltungsvollzuges weiterhin ergänzende landesinterne Regelungen solcher Tatbestände treffen, die nicht in die Bußgeldkatalog-Verordnung aufgenommen worden sind.

2. Gewöhnliche Tatumstände. In § 1 Abs. 2 der BKatV wird ausdrücklich festgestellt, dass die im Bußgeldkatalog bestimmten Beträge „Regelsätze“ sind, die von gewöhnlichen Tatumständen ausgehen. Diese festen Sätze können durch die Bundesländer in eigenen Katalogen nicht abgeändert werden.

Da der Bußgeldkatalog in Form einer Rechtsverordnung erlassen worden ist, sind die zuständigen Behörden und Gerichte an die Katalogsätze als Regelsätze gebunden. In Abschnitt I des Bußgeldkatalogs gehen sie von fahrlässiger Begehung und gewöhnlichen Tatumständen aus, im Abschnitt II des Bußgeldkatalogs von vorsätzlicher Begehung und gewöhnlichen Tatumständen. Darunter sind Fälle zu verstehen, die von den Tatumständen her weder als auffällig schwer noch als außergewöhnlich unbedeutend in Erscheinung treten.

3. Besondere Tatumstände. Ein Abweichen von den Regelsätzen ist hingegen dann anzunehmen, wenn der Verkehrsverstoß Besonderheiten aufweist. Dies liegt zum Beispiel dann vor, wenn ein anderer Verkehrsteilnehmer den Verkehrsverstoß mitverschuldet hat. Eine Abweichung ist aber auch denkbar, wenn in der Person des Betroffenen Besonderheiten vorliegen. So können zum Beispiel Voreintragungen der Person im Verkehrszentralregister ein erschwerender Umstand sein; eine langjährige unbeanstandete Fahrpraxis kann sich hingegen als mildernd auswirken. Ein Abweichen von diesen normalen Tatumständen liegt jedenfalls vor, wenn dem Betroffenen ein vorsätzlicher Verstoß gegen eine Verkehrsvorschrift zur Last gelegt wird, für den ein Bußgeldregelsatz von mehr als 55 Euro vorge-

Einführung

sehen ist; dann sind kraft Verordnung die Regelsätze zu verdoppeln (§ 3 Abs. 4 a S. 1 BKatV).

4. Wirtschaftliche Verhältnisse, Opportunitätsprinzip. Wirtschaftliche Verhältnisse sind bei den Verkehrsordnungswidrigkeiten grundsätzlich nur ausnahmsweise zu berücksichtigen. Im Einzelfall wird man bei hohen Regelgelddbußen-Beträgen prüfen müssen, ob sie bei den finanziellen Verhältnisse des Betroffenen unverhältnismäßig sind.

Die Bußgeldbehörden bzw. die Verkehrsordnungsbehörden müssen nicht jeden Verstoß ahnden. Im Verkehrsordnungswidrigkeiten-Verfahren gilt das in § 47 OWiG normierte Opportunitätsprinzip. Es besteht somit keine Verpflichtung, ein Bußgeldverfahren einzuleiten und durchzuführen. Vielmehr muss die Verfolgungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen entscheiden. Das Ordnungswidrigkeiten-Verfahren unterscheidet sich insoweit vom Strafverfahren, bei dem die Staatsanwaltschaft grundsätzlich zur Verfolgung strafbarer Handlungen verpflichtet ist. Die Verwaltungsbehörde kann bei einer unklaren Sachlage von einer weiteren Verfolgung Abstand nehmen. Dieses bietet sich gerade dann an, wenn die Aufklärung mit erheblichen Schwierigkeiten oder Kosten verbunden ist. Ein Absehen von einer Verfolgung kann aber auch bei sogenannten Formalverstößen in Betracht kommen. Denkbar ist dies z. B. bei geringfügigen Geschwindigkeitsüberschreitungen, folgenlosen Verstößen gegen das Rechtsfahr-Gebot oder bei besonderen Umständen in der Person des Täters. Die Verwaltungsbehörde muss hierbei aber den Grundsatz der Gleichbehandlung beachten. Der Gleichheitssatz wird nicht verletzt, wenn die Verwaltungsbehörde die Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten nach Schwerpunkten ausrichtet und sich auf erhebliche Verkehrsverstöße konzentriert.

5. Regelgelddbuße. § 3 BKatV enthält die Regelungen zur Bemessung der Regelgelddbuße. Da der BKat nicht mehr in systematischer Hinsicht zwischen Verwarnungsgeldern und Bußgeldern unterscheidet, werden die nach wie vor bestehenden Unterschiede zwischen den Zumessungsregelungen bei Verwarnungsgeldern und Bußgeldern im Regelungstext ausdrücklich hervorgehoben. § 3 Abs. 3, 5 und 6 erhält damit die Einschränkung, dass die dort getroffenen Regelungen nur für Regelsätze gelten, die mehr als € 55,-¹⁸ betragen. Bedeutung

¹⁸ Betrag neu festgelegt durch 9.FeÄndV Artikel 4

Einführung

gewinnen diese Regelungen für die Erhöhung der Regelgeldbußen bei Vorliegen einer Gefährdung oder Sachbeschädigung nach § 3 Abs. 3 in Verbindung mit Tabelle 4 des Anhangs der BKatV. Aus den Regelungen des § 3 BKatV kann man nicht ableiten, dass eine Erhöhung von Verwarnungsgeldregelsätzen nicht möglich ist, wenn eines der in § 3 Abs. 3, 5, 6 BKatV aufgeführten Merkmale hinzutritt. Die Behörden können hier weiterhin nach pflichtgemäßem Ermessen verfahren.

6. Regelfahrverbot. § 4 BKatV enthält die Bestimmungen für die Verhängung eines Regelfahrverbotes. Grundsätzlich kann gemäß § 25 StVG ein Fahrverbot immer dann verhängt werden, wenn ein Kraftfahrzeugführer eine Verkehrsordnungswidrigkeit im Sinne des § 24 StVG begangen hat und dabei seine Pflichten als Kraftfahrzeugführer grob und beharrlich verletzt hat. In diesen Fällen muss das Gericht allerdings gemäß § 4 Abs. 4 immer prüfen, ob nicht ausnahmsweise auch eine erhöhte Geldbuße ausreicht, um den Kraftfahrer zur Besinnung auf seine Pflichten im Straßenverkehr hinzuweisen. Die Regelfahrverbote des § 4 BKatV enthalten andererseits eine vom Gesetzgeber vorgenommene Vorbewertung, da sie nur besonders gefährliche Verhaltensweisen betreffen, deren Begehung in objektiver und subjektiver Hinsicht in der Regel ein Fahrverbot indiziert. Der Bußgeldrichter muss sich daher mit der Frage, ob der Verkehrsverstoß auch subjektiv eine grobe Pflichtverletzung des Kraftfahrzeugführers darstellt, nur dann auseinandersetzen, wenn auf Grund der Einlassung des Betroffenen dazu Anlass besteht. Ein Ausnahmefall kann dann vorliegen, wenn die Tat sehr lange zurückliegt oder beispielsweise sich zu Zeiten besonders schwachen Verkehrsaufkommens ereignete. Praktisch bedeutsam sind auch die Fälle, in denen die Verhängung eines Fahrverbotes zum Verlust des Arbeitsplatzes oder zur Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz führen würde.

Regelfahrverbote sind nach der BKatV vorgesehen insbesondere bei folgenden Fällen:

- Geschwindigkeitsüberschreitungen um mehr als 30 km/h innerorts oder mehr als 40 km/h Außerorts
- eine zweite Geschwindigkeitsüberschreitung von mehr als 25 km/h innerhalb eines Jahres nach Rechtskraft des ersten Verstoßes

Einführung

- Unterschreiten des Sicherheitsabstandes um weniger als $\frac{3}{10}$ des halben Tachowertes bei Geschwindigkeiten von mehr als 80 km/h
- Überholen und Fahrstreifenwechsel mit Gefährdung oder Sachbeschädigung
- Überfahren des Rotlichts nach mehr als 1 Sekunde Rotlicht oder unter Gefährdung anderer
- Führen eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr mit 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder 0,25 mg/l Alkohol in der Atemluft.

Alleinige Rechtsgrundlage für die Verhängung eines Fahrverbotes bei Verkehrsordnungswidrigkeiten bleibt auch unter Geltung der BKatV der § 25 StVG (BGH NZV 1992, 117; BGH NZV 1992, 286). Er ist in den Rechtsgrundlagen bei denjenigen Tatbeständen, die mit einem Regelfahrverbot verbunden sind, besonders erwähnt.

7. Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 111 a StPO); Fahrverbot (§ 44 StGB), Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB), Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis (§ 69 a StGB). Neben dem Regelfahrverbot (siehe oben Abschnitt 6) sieht die Rechtsordnung vor, dass bei den entsprechenden Gegebenheiten der Richter bzw. das Gericht folgende Entscheidungen trifft:

- die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 111 a StPO)
- das Fahrverbot (§ 44 StGB)
- die Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB)
- die Sperre für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis (§ 69 a StGB); gegebenenfalls die vorzeitige Aufhebung dieser Sperre (§ 69 a Abs. 7 StGB).

Auf diese Bestimmungen wird in dieser Einführung nicht eingegangen; insoweit wird auf die Straßenverkehrsrechts- oder Strafgesetzbuch-Kommentare verwiesen.

8. Bis 30. April 2014 geltende Regelung: Verkehrszentralregister, Aufbauseminar, verkehrspsychologische Beratung. Ein Paralleleffekt zu den verhängten Bußgeldern, welcher in der BKatV nicht ausdrücklich aufgeführt wird, ist die Eintragung in die „Flensburger Verkehrssünderkartei“ bzw. das „Punkteregister“, wie der Volksmund das bisherige Verkehrszentralregister VZR bezeichnete. Wie nachstehend in Abschn. 10.2 dargestellt, wurde das VZR nunmehr in „Fahreignungsre-

Einführung

gister (FAER)“ umbenannt. Dieses FAER wird bei dem Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg – KBA – geführt; dieses ist eine dem Bundesministerium für Verkehr nachgeordnete (Bundes)Behörde. Bei allen Geldbußen, bei denen das Bußgeld ohne die Kosten des Verfahrens € 60,-¹⁹ (früher 40 €) oder mehr beträgt, erfolgt bei einem Verstoß gegen Bußgeldvorschriften gemäß § 24 StVG eine Eintragung in das Punkteregister. Die vom KBA vorgenommene Eintragung selbst ist keine Sanktionsmaßnahme, sondern ist eine rechtsneutrale Verwaltungshandlung und lediglich Folge einer Verwaltungs- oder Gerichtsentscheidung. In der Anlage 13 zu § 40 FeV war die Bewertung mit entsprechenden Punkten der im VZR erfassten Entscheidungen aufgelistet. Sie begann mit Straftaten wie Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315 c StGB), Vollrausch, und ähnlichem, die mit jeweils 7 Punkten zu bewerten waren. Weitere aufgeführte Straftaten waren mit weniger Punkten bewertet. Danach waren die Ordnungswidrigkeiten zwischen 4 Punkten und einem Punkt aufgeführt.

Waren für den Betroffenen bereits 8 bis maximal 13 Punkte eingetragen, so wurde er schriftlich verwarnet. Er wurde hierbei auf die Möglichkeit eines Aufbauseminars hingewiesen. Nahm er daraufhin aus eigenem Antrieb an dem Aufbauseminar teil, wenn er mit bis zu 8 Punkten belastet war, so erhielt er einen Erlass von 4 Punkten. Bei einem Stand von 9–13 Punkten wurde ein Erlass von nur noch 2 Punkten gewährt. Bei Erreichung von 14 Punkten und mehr, aber nicht mehr als 17 Punkten, erfolgte eine kostenpflichtige schriftliche Verwarnung und er musste an einem Aufbauseminar teilnehmen; ein Punkteabbau wegen der angeordneten Seminarteilnahme wurde nicht mehr gewährt. Nahm er an dem Aufbauseminar nicht teil, so konnte ihm die Fahrerlaubnis entzogen werden. Darüber hinaus wurde der Betroffene auf die Möglichkeit einer verkehrspsychologischen Beratung hingewiesen; nahm er an einer entsprechenden Beratung teil, konnte ein Erlass von 2 Punkten erfolgen. Erreichte der Delinquent 18 oder mehr Punkte, so galt er als ungeeignet und die Fahrerlaubnis war kraft Gesetzes (§ 4 StVG) automatisch durch die jeweils Verwaltungsbehörde der Länder zu entziehen. Eine Neuerteilung konnte erst nach Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens und erst nach frühestens 6 Monaten erteilt werden. Wenn ein Verkehrsteilnehmer

¹⁹ durch 9. FeÄndV von 40 auf 60 € angehoben

Einführung

auf einmal 18 Punkte erreichte, ohne dass er vorher ein Aufbauseminar oder eine verkehrspsychologische Beratung in Anspruch nehmen konnte, wurde er insoweit so gestellt, als ob er erst 14 Punkte hätte. In diesen Fällen wurde die neue Fahrerlaubnis in aller Regel nur auf der Basis eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens erteilt. Im Jahr 2006 waren rund 66 000 Fahrerlaubnisse neu erteilt worden. 48% dieser FE-Inhaber fielen innerhalb 3 Jahren wieder mit Verstößen auf, die erneut zur Eintragung ins Verkehrszentralregister führten. Die Tilgung von Eintragungen richtete sich nach § 29 StVG. Die Eintragung war grundsätzlich nach 2 Jahren zu tilgen. Aktuelle Eintragungen hemmten allerdings die Tilgung älterer.

9. Verfolgungsverjährung. Die Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten gemäß § 24 StVG verjährt gemäß § 26 Abs. 3 StVG nach 3 Monaten mit der Beendigung der Tat, solange wegen der Handlung weder ein Bußgeldbescheid ergangen ist, noch eine öffentliche Klagen erhoben worden ist. Ist eine der letzteren Maßnahmen getroffen worden, verjährt sie dennoch nach 6 Monaten.

10. Neues Fahreignungsbewertungssystem seit 1. Mai 2014

10.1 Gesetzgebung. Obwohl Fachleute sehr daran gezweifelt haben, dass die am 9. 2. 2012 bekanntgegebene Absicht einer Neuregelung des Punktsystems beim Verkehrszentralregister (VZR) noch bis zum Ende der 17. Legislaturperiode (spätestens 30 Tage nach der am 22. September 2013 stattfindenden Bundestagswahl) gesetzlich umgesetzt werden könnte, ist dieses Faktum geworden. Diese Tatsache ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass es der Bundesverwaltung gelang nach den wenig nachvollziehbaren Vorwürfen des damaligen Bundesverkehrsministers, die StVO-Änderung 2009 sei verfassungswidrig, das zerbrochene Porzellan zu kitten und nach einer längeren „Eiszeit“ mit den Länderverwaltungen wieder zu einer sehr vertrauensvollen Kooperation zu kommen. Auf rechtlichem Gebiet setzte diese Neuordnung insbesondere Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes über das Fahrlehrerwesen und verschiedener Verordnungen, so der FeV und der BKatV, voraus. Selbst die üblicherweise sehr zeitaufwändige Prozedur eines Verfahrens vor dem Vermittlungsausschuss, das vom Bundesrat beantragt worden war, wurde am 26. Juni 2013

Einführung

rasch zu einem einvernehmlichen Ergebnis geführt. Bereits in der Woche der Einigung im Vermittlungsausschuss hat der Bundestag dem Einigungsvorschlag zugestimmt, also das Gesetz in seiner neuen Fassung beschlossen; der Bundesrat hat dann am 5. Juli 2013 dem Artikelgesetz zugestimmt; das Gesetz wurde schließlich am 30. 8. 2013 verkündet. Die dazu ausführende 9.FeÄndV ist am 11. 11. 2013, die das Systems abrundende 10.FeÄndV ist am 23. April 2014 im BGBl. bekanntgegeben worden.²⁰ Die Ungewissheit, ob das Gesamtvorhaben im Hinblick auf gewaltige Widerstände in der Öffentlichkeit noch realisiert werden konnte, führte im Übrigen zu der sog. Kleinen VZR-Reform. Systemwidrig wurde mit dem Artikel 5 dem Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 17. Juni 2013 eine zwischen Bundesregierung und Bundesrat unstreitige Neuregelung für das bisher geltende Punktsystem angehängt. Darin wurde das Verwertungsverbot für gelöschte Eintragungen durch § 29 Abs. 8 StVG erweitert und weitere Verwertungsverbote konkreter gefasst. Diese Änderungen sind dann in das neue System übernommen worden. Der ursprüngliche Gesetzentwurf mit der Bezeichnung 4. Änderungsgesetz ... erhielt im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens die Bezeichnung 5. Änderungsgesetz ...

10.2 Wesentlicher Inhalte der Reform. Neben der Umbenennung des VZR in „Fahreignungsregister (FAER)“ und das Mehrfachtäter-Punkte-System in „Fahreignungs-Bewertungssystem“ wurden wesentliche Änderungen vorgenommen: Ordnungswidrigkeiten ohne Verkehrssicherheitsbezug werden in das FAER nicht mehr eingetragen; bisherige Punkte, die so zu qualifizieren sind, werden bzw. wurden mit Inkrafttreten der neuen Regelung beim KBA gelöscht.

Jeder Verstoß verjährt für sich. Neue Einträge haben nicht automatisch eine Verlängerung der Tilgungsfrist der alten Einträge zur Folge. Diese Tilgungsfristen laufen ab der Rechtskraft der Entscheidung, die die Eintragung zur Folge hat.

Statt der bisher sieben gibt es nur noch drei Punktekategorien. „Vormerkung“ bis zu 3 Punkten; „Ermahnung“ 4–5 Punkte, „Verwarnung“ 6–7 Punkte. Mit acht Punkten wird die Fahrerlaubnis entzogen.

²⁰ Vgl. Fußnote 1.

Einführung

Das freiwillige Fahreignungsseminar erhält verkehrspädagogische und verkehrspsychologische Elemente. Bereits jetzt ist eine Überprüfung der Wirksamkeit dieser Regelung über einen Zeitraum von 5 Jahren festgelegt. Beim Stand von 1–5 Punkten kann durch freiwilligen Besuch des Fahreignungsseminars 1 Punkt abgebaut werden, allerdings nur einmal innerhalb eines Zeitraums von 5 Jahren. In der Stufe Verwarnung kann kein Punkt mehr abgebaut werden.

Durch die neue Regelung kommt dem einzelnen Punkt ein schwereres Gewicht zu. Über den Daumen gepeilt gilt: verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Handlungen werden einen Punkt, besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Zuwiderhandlungen und leichtere Straftaten werden zwei Punkte und schwerere Straftaten drei Punkte zur Folge haben.

Dem Problem der Punkteüberführung von über 9 Mio. Eingetragenen kommt natürlich besondere Bedeutung zu; die Regelung dazu ist sehr detailliert in § 65 Abs. 3 StVG enthalten. So enthält der Gesetzentwurf eine Umrechnungstabelle für den Punktestand vor dem Tag des Inkrafttretens des Gesetzes und das Fahrerlaubnis-Bewertungssystem ab dem Tag des Inkrafttretens (§ 65 Abs. 3 Nr. 4 StVG neu).

Der Logik des Konzepts entsprechend werden verschiedene Regelsätze des Bußgeldkatalogs drastisch erhöht. Die Regelsätze erfahren außerdem eine zusätzliche Steigerung, wenn der Grundtatbestand mit einer Gefährdung verbunden ist. Eine weitere Steigerung tritt ein, wenn das Ereignis mit einer Sachbeschädigung verbunden ist.

Die früheren Regelungen, die oben in den Abschnitten 8 und 9 dargestellt sind, bleiben im Übrigen erhalten.

VI. Entwicklung der BKatV

1. Geschichte. Am 13. Dezember 1968, also kurz nach Inkrafttreten des neuen OWiG, wurden vom Bundesverkehrsministerium die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Erteilung einer Verwarnung“ erlassen, in der Beträge für das „Verwarnungsgeld“ festgelegt waren. Dieser AVV, die gemäß Artikel 84 Abs. 2 GG mit Zustimmung des Bundesrats zu erlassen war und damit für alle Bundes- und sonstigen öffentlichen Verwaltungen bindend war, folgte nach der Einführung der neuen StVO im Jahr 1971 der „Bußgeldkatalog“, mit dem Hinweis, dass die „Bußgeldbeträge des Katalogs II Regelsätze“

beck-shop.de

Einführung

seien. Der Strafrechtsprofessor und damalige Präsident der Verkehrswacht Paul Bockelmann erklärte seinerzeit zum Bußgeldkatalog, er sei für die Deutschen „so etwas wie ein Volksbuch geworden, nicht gerade die Bibel, aber doch die Fibel für den Verkehrsteilnehmer“.²¹ Wenn dies wohl auch durch einen Insider, und damit zu überschwänglich formuliert war, so trug diese Bekanntmachung durch das BMV doch zur Gleichbehandlung der Betroffenen innerhalb der Bundesrepublik bei und hatte gleichzeitig eine präventiv-abschreckende Wirkung. Die Kataloge wurden aber in den einzelnen Bundesländern geführt, so dass sich – insbesondere auch, weil viele Gerichte sich nicht daran gebunden fühlten – dennoch Besonderheiten zu dem Katalog entwickelten.

2. Änderungen 1989. Mit der Bußgeldverordnung von 1989,²² die einheitliche Regelsätze für Geldbußen enthält, sollten die Bußgeldkataloge bzw. Tatbestandskataloge der Bundesländer zusammengeführt werden und auch für die Gerichte bindend sein. Gesondert dazu wurde der Verwarnungsgeldkatalog durch die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Erteilung einer Verwarnung bei Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten“ durch das Bundesverkehrsministerium mit Zustimmung des Bundesrats erlassen. Der Bundesrat hat in diesem Zusammenhang die Bedeutung der Ahndung von Halt- und Parkverstößen für die Aufrechterhaltung der Ordnung im Zentrum der Städte und Gemeinden hervorgehoben. Außerdem wurde gesondert in einer weiteren Allgemeinen Verwaltungsvorschrift das „Mehrfachtäter-Punktsystem“ geregelt.

3. Änderungen 2001. Mit der Änderung im Jahr 2001²³ werden nun die bislang unterschiedlichen Regelwerke über Verwarnungsgeldregelsätze, Bußgeldregelsätze und Regelfahrverbote bei häufig vorkommenden Verkehrsordnungswidrigkeiten in einer einzigen Verordnung zusammengefasst.; die gesonderten Allgemeinen Verwaltungsvorschriften hatten deshalb keine Existenzberechtigung mehr. Für die Rechtsanwender, d. h. also für Polizei, HilfspolizistInnen und sonstige Ordnungsbehörden sowie für die Gerichte waren damit die Zumessungs-

²¹ DER SPIEGEL 51/1969.

²² BKatV v. 4. Juli 1989 BGBl. I S. 1305, 1447.

²³ Siehe Fußnote 10.

Einführung

vorschriften für Sanktionsmaßnahmen erheblich übersichtlicher. Entsprechendes gilt natürlich auch für die betroffenen Bürger. Dieser komplizierten Entstehungsgeschichte, die ein besonders prägnantes Beispiel für das das deutsche Rechtswesen auszeichnende lebenswert-verschrobene Bemühen der Verschmelzung extremer Einzelfallgerechtigkeits-Verlangen mit der Berücksichtigung von Behördenkompetenzen und mit föderalistischem Partikularismus-Denken ist, verdankt die BKatV ihren inhomogenen Aufbau.

4. Änderungen 2004. Mit der Verordnung von 2004 wurde der Blick insbesondere auf die Sicherheit des LKW-Verkehrs, auf die Gurtnutzung in Bussen und auf die schärfere Ahndung des Telefonierens ohne Freisprecheinrichtung in Kraftfahrzeugen gerichtet; die Bußgelder wurden erheblich erhöht.

5. Änderungen 2009. Zum 1. 2. 2009 folgte eine gravierende Änderung des Bußgeldsystems innerhalb des Bußgeldkataloges. Insbesondere werden die Bußgeldregelsätze für Straßenverkehrs-Ordnungswidrigkeiten, die als Hauptunfallursachen angesehen werden, sowie für vorsätzlich begangene Zuwiderhandlungen erheblich angehoben. Mit der Anhebung der Bußgeldsätze soll die spezial- und generalpräventive Wirkung der Bußgelder erreicht werden. Bis auf hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen, bei denen die Geldbußen bereits in der Vergangenheit angehoben worden waren, war das Niveau der Geldbußen in Deutschland seit 1990 weitgehend unverändert geblieben, abgesehen von den Änderungen im Jahr 2004. Die nunmehr erfolgte Erhöhung der Bußgelder sollte deshalb auch eine Anpassung an die geänderten Einkommensverhältnisse sein. Die Anhebung der Geldbußen für die Hauptunfallursachen, nämlich Außerorts unangepasste Geschwindigkeit, gefährliche Überholvorgänge, zu geringer Abstand und außerdem Verstöße gegen die Vorfahrt und Rotlicht-Verstöße, wurde auch deshalb als angemessen angesehen, weil das Bußgeldniveau für entsprechendes Fehlverhalten in den westeuropäischen Nachbarländern, wie den Niederlanden, in Großbritannien und Schweden um ein Vielfaches höher lag. Vor allem „Raser“ und „Drängler“ und diejenige, die sich im Verkehr besonders rücksichtslos verhalten und andere vorsätzlich gefährden, sind mit deutlich höheren Bußgeldern bedroht. Diese neuen Obergrenzen für Bußgelder dienen vor allem der Verkehrssicherheit. Die Verwarnungsgelder, insbe-

Einführung

sondere auch bei Parkverstößen, hingegen sind gleich geblieben. Auch die Dauer der möglichen Fahrverbote sind nicht ausgeweitet worden.

Normalerweise hat jede Änderung der StVO – bei der es sich ja immer um eine verkehrspolitisch bedeutsame Maßnahme handelt – sinnvoller Weise auch die Änderung der BKatV zur Folge. So enthält die amtliche Begründung für die doch sehr umfangreiche Änderung der BKatV im Zusammenhang mit der ganz grundsätzlichen Änderung (zumindest in formaler Hinsicht) der StVO im Jahr 2009 nur den einen Satz: „Die Bußgeldvorschriften werden an das geänderte Verhaltensrecht angepasst.“

6. Änderungen 2012/2013. Der Neuerlass der BKatV hängt eng mit der neueren Überarbeitung der StVO zusammen, die als Neufassung am 1. April 2013 in Kraft trat. Folgende Änderungen in die BKatV bzw. in den Katalog wurden eingeführt: Der Verordnungstext wurde ohne inhaltliche Änderung redaktionell überarbeitet. Insbesondere im Bußgeldkatalog waren Anpassungen an die Änderungen in der StVO erforderlich. Drei besondere Regelungsbereiche wurden geändert: Die Regelgeldbußen für LKW-Fahrverbote wurden zur größeren Abschreckung mit dem Ziel einer größeren Beachtung („Regelakzeptanz“) angehoben. LKW-Fahrverbote können insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit, zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen bzw. zum Schutz der Infrastruktur angeordnet werden. Erhöht wurden auch die Verwarnungsgeldsätze für Verstöße gegen die Vorschriften bei Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit. Die VO-Begründung erklärt hierzu, dass dadurch „die Zahlungsmoral der Verkehrsteilnehmer bei angeordneter gebührenpflichtiger Parkraumbewirtschaftung (z. B. Parkuhr, Parkscheinautomat) gestärkt“ wird. Schließlich wurden auf Bitten der Verkehrsministerkonferenz (der Länder) am 4./5. Oktober 2012 die Regelbeträge für Geldbußen bei Verstößen des Radverkehrs moderat angehoben. Wegen des sich ausweitenden Umfangs des Radverkehrs ist es natürlich im Interesse der Verkehrssicherheit wünschenswert, dass sich auch Radfahrer wieder vermehrt der Geltung von Verkehrsregeln bewusst werden.

7. Änderungen 2013/2014. Eng mit der Reform des Punktesystems verbunden ist auch die neuerliche Überarbeitung der ein knappes Jahr vorher erfolgten, umfangreichen Überar-

Einführung

beitung der BKatV einschließlich des Bußgeld-Katalogs. Schwerpunkt ist nun die weitflächige Anhebung der Höhe der Bußgelder durch die 9.FeÄndV. Auf die – sehr berechtigte – Forderung des Bundesrats hin, Maßnahmen gegen Rotsignallicht-Verstöße durch Radfahrer zu treffen, wurde mit der 10.FeÄndV im Bußgeldkatalog mit den neuen Nummern 132a – 132a3.2 diese Thematik angegangen. Bürger, die der Überzeugung sind, dass das Problem insbesondere von Frauen einer Vereinbarkeit einer adäquaten Berufstätigkeit mit ihrem Familienleben nicht dadurch gelöst werden kann, dass die Gesetzestexte geschlechtsneutral gefasst werden und gleichzeitig die Lesbarkeit extrem verschlechtert wird, sondern dass vielmehr in den Unternehmen und in der öffentlichen Verwaltung top-down durchgängig und entschieden darauf Rücksicht genommen wird, diese Bürger werden begrüßen, dass nun in Artikel 7a Nr. 3 Halbsatz a der 10. FeÄndV wieder eine erste Regelung getroffen wurde, die das „Neutralisieren“ rückgängig macht und dadurch die Lesbarkeit erheblich erhöht. Die Wörter „Beim Führen eines Fahrzeugs“ wurden nämlich durch die Wörter „Als Kfz-Führer“ ersetzt. Nicht ausgeschlossen muss es deshalb bleiben, dass von politischer Seite die berechtigte Forderung kommt, dass die StVO wieder lesbarer wird und eben ein Radfahrer wieder auch gesetzestechnisch ein Radfahrer wird.

VII. Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog (BT-KAT-OWI)

Ein wesentliches Ziel im Bereich der Ahndung von Ordnungswidrigkeiten ist – wie oben ausführlich dargelegt –, dass die Bürger in allen Teilen Deutschlands für die gleichen Handlungen weitgehend gleich zur Rechenschaft gezogen werden. Hierzu trägt die Einrichtung des Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalogs (BT-KAT-OWI) wesentlich bei. Er ist beim Kraftfahrtbundesamt – KBA – installiert und wegen der Änderungen durch die 9. und 10. FeÄndV und damit insbesondere der neuen Anlage 13 zu § 40 FeV musste der BT-KAT-OWI an den neuen Gesetzesstand angepasst werden, nunmehr mit Stand 1. Mai 2014. Das KBA ist eine dem Bundesverkehrsministerium nachgeordnete Behörde in Flensburg. In diesem Zusammenhang organisiert es für die Länderverwaltungen die Speicherung von Tatbestandstexten. Die mit dem Erlass von schriftlichen Verwarnungen („Knöllchen“) und Bußgeldbe-

Einführung

scheiden befassten Verwaltungsbehörden der Länder melden nach einheitlichen Kriterien derartige, griffige Tatbestände an das KBA. Sie werden in den Katalog aufgenommen und generell in aufbereiteter Form bekannt gegeben; der BT-KAT-OWI wird den Vollzugsbehörden wie ein Vademecum für die tägliche Arbeit an die Hand gegeben. Z. B. in Nordrhein-Westfalen ist er für Polizei und Verwaltungsbehörden verbindlich eingeführt.²⁴ Die überaus sinnvolle Einrichtung eines möglichst einheitlichen Katalogs eröffnet auch die Möglichkeit, dass in den Katalog landesspezifisch zusätzlich Tatbestände aufgenommen werden. So wurde in Bayern der BT-KAT-OWI in einen landeseigenen Tatbestandskatalog integriert. Der Tatbestandskatalog enthält neben den Tatbeständen des Bußgeldkataloges erheblich mehr weitere, häufig vorkommende Tatbestände von Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (z. B. StVO, FeV, FZV, StVZO, Feriendreise-VO). Der Bundesgerichtshof hat zu dieser Praxis in seiner Entscheidung vom 8. 10. 1970 (NJW 1970, S. 2222) Folgendes erklärt:

„Mit dem Bußgeldverfahren wird eine schnelle und Verwaltungskosten ersparende Ahndung der Ordnungswidrigkeit bezweckt und deshalb verbietet sich eine ausführliche Schilderung von selbst. Ein in Rechtsfragen unerfahrener Bürger muss den Vorwurf verstehen können. Die Tatbestandsmerkmale sind als geschichtlicher Lebensvorgang konkret zu schildern, wobei der Umfang der Schilderung von der Gestaltung des Einzelfalles bestimmt wird. Eine unzureichende Schilderung beeinträchtigt nicht die Rechtswirksamkeit des Bußgeldbescheides. Konkretisierungsmängel sind nicht ‚unheilbar‘, sondern können im gerichtlichen Verfahren behoben werden.“

Ist keine Tatbestandsnummer für einen festgestellten Verstoß einschlägig, so ordnet die Bußgeldbehörde diesen Fall einer gleichgewichtigen Tatbestandsnummer zu und legt anhand des Bußgeldkataloges das gleichgewichtige Bußgeld fest. Im internen Verkehr unterrichtet die Bußgeldbehörde in diesem Fall das Kraftfahrt-Bundesamt, damit gegebenenfalls eine neue Auffangtatbestandsnummer gebildet wird.

²⁴ Verfolgung von Verkehrsverstößen durch die Polizei und Erhebung von Sicherheitsleistungen bei Ordnungswidrigkeiten und Straftaten, Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten durch die Ordnungsbehörden. RdErl. d. Ministeriums für Inneres und Kommunales – 43.8–57.04.16 – v. 2. 11. 2010.

Einführung

So lautet der Text zu Verwarnung wegen einer Geschwindigkeitsüberschreitung beispielsweise:

„Sie überschritten die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften um 7 km/h.
Zulässige Geschwindigkeit: 50 km/h
Festgestellte Geschwindigkeit (nach Toleranzabzug): 57 km/h.
§ 3 Abs. 3, § 49 StVO; § 24 StVG; 11.3.1 BKat“

Der BKat ist den Vollzugsbehörden und den Gerichten an die Hand gegeben.

VIII. Vollziehende Verwaltung

1. Ordnungsbehörden/Polizei. Für die Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten in NRW sind die entsprechenden Ämter der 53 Kreisordnungsbehörden zuständig, in der Kreisfreien Stadt Bonn heißt das Amt „Bürgerdienste Verkehrsordnungswidrigkeiten“. Die staatliche Vollzugspolizei hingegen trifft in eigener Zuständigkeit nur dann Maßnahmen, wenn ein Handeln der Ordnungsbehörden nicht oder nicht rechtzeitig möglich erscheint. Von sich aus tätig wird die Polizei in speziellen, in der StVO geregelten Fällen (§§ 36, 44 II StVO). Allerdings sind, wie generell in Deutschland, auch in NRW die Polizeivollzugsbeamten ausdrücklich ermächtigt, bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten nach § 24 StVG den Betroffenen zu verwarnen und ggfs. ein Verwarnungsgeld zu erheben.²⁵ Diese Möglichkeit, bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten den Betroffenen zu verwarnen ohne oder mit einem Verwarnungsgeld von fünf bis fünfundfünfzig Euro, sieht das OWiG vor. Die hierzu ermächtigten Beamten des Polizeidienstes, die eine Ordnungswidrigkeit entdecken oder im ersten Zugriff verfolgen, haben sich eindeutig durch ihre Dienstkleidung (Uniform; Hoheitszeichen; Dienstmütze) oder durch ihr Einsatzfahrzeug bzw. Polizeikelle auszuweisen (vgl. § 57 Abs. 2 OWiG).

²⁵ RdErl. d. Ministeriums für Inneres und Kommunales – 43.8–57.04.16 – v. 2. 11. 2010 Verfolgung von Verkehrsverstößen durch die Polizei und Erhebung von Sicherheitsleistungen bei Ordnungswidrigkeiten und Straftaten; Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten durch die Ordnungsbehörden.

beck-shop.de

Einführung

Da jedes Bundesland seine Organisationsstruktur zum Vollzug von Gesetzen weitgehend selbst regeln kann, wurde z.B. in Bayern eine „Zentrale Bußgeldstelle im Polizeiverwaltungsamt“ installiert, die nahezu alle Verkehrs-Ordnungswidrigkeiten in Bayern zentral ahndet. Die Polizeidienststellen vor Ort ermitteln die Verkehrsordnungswidrigkeit und erstatten dann bei der Zentralen Bußgeldstelle Anzeige. Von dort aus geht der Bescheid an den betroffenen Verkehrsteilnehmer. Eine weitere zentrale Stelle innerhalb des Bayer. Polizeiverwaltungsamts entscheidet über die Einsprüche gegen Bußgeldbescheide.

2. Zuständigkeit der Kommunen für ruhenden Straßenverkehr. Für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Straßenverkehr nach § 24 StVG (Parkverstöße) sind in aller Regel auch die Ordnungsämter der kreisangehörigen Kommunen zuständig, was eine sehr individuelle Behandlung der Verkehrssicherheitsangelegenheiten ermöglicht. Häufig setzen sie sog. Politessen (HilfspolizistInnen) ein. Auch für die Überwachung, wie weit die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird und Lichtzeichenanlagen im Straßenverkehr beachtet werden, können Kommunen, soweit sie die Ordnungswidrigkeiten selbst festgestellt haben, zuständig sein. Daneben können auch die Polizeibehörden zuständig sein; die Stadt München kennt eine gebietsweise Aufteilung der Zuständigkeit zwischen Stadt und staatlicher Polizei. Diese Ordnungsbehörden regeln das Zahlungs- und Abrechnungsverfahren in eigener Zuständigkeit, d.h. dass die Einnahmen auf Grund der „Knöllchen“ den Gemeindehaushalt verstärken; in der Stadt Köln (mit erheblichem Pendler- und Touristenverkehr) wurden im Jahr 2012 allein wegen Parkverstößen 1.070tausend „Knöllchen“ erteilt. Im Rahmen der kommunalen Verkehrsüberwachung ist auch eine Mitwirkung von Privaten an der Verfolgung und Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen möglich. Während für den Bereich der technischen Überwachung von Kfz für den Bürger und für Automobilclubs ein Tätigwerden privater Institutionen (TÜV, DEKRA) als selbstverständlich akzeptiert wird, gibt es für den Bereich der Tempokontrolle gegen den Einsatz Privater ganz erhebliche Widerstände. Es ist selbstverständlich, dass sowohl die Behörden als auch die Privaten nur sorgfältig geschultes Personal einsetzen können.

beck-shop.de