

Die neuen Bußgeldregelungen seit 1.2.2009

Regierungsdirektor Dr. Frank Albrecht, Berlin

Zum 1. Februar 2009 wurde nach einer vier Jahre andauernden und zu einem großen Teil zwischen den verschiedenen Beteiligten kontrovers geführten Diskussion die seit 1990 umfangreichste Reform der für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten geltenden Bußgeldregelungen abgeschlossen. Es fand eine umfangreiche, aber sorgfältig differenzierte Anhebung der Regelgeldbußen statt. Den Kern der Neuregelungen bildet die Anhebung der Regelgeldbußen für ausgewiesene Hauptunfallursachen. Daneben wurden die Geldbußen für einige Zuwiderhandlungen erhöht, die vorsätzlich begangen werden oder aus denen die Betroffenen wirtschaftliche Vorteile ziehen. Keine Änderungen fanden bei der großen Zahl der weniger schwerwiegenden Zuwiderhandlungen statt, die auch verantwortungsvollen Kraftfahrern zuweilen unterlaufen können. Nachfolgend soll ein Überblick über die Hintergründe und den wesentlichen Inhalt der neuen Bußgeldregeln gegeben werden.

1. Hintergründe und Zielrichtung

Zielrichtung der Neuregelungen ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Bußgeldanhebung ist gewissermaßen ein Kern der in diesem Bereich verfolgten aktuellen Strategie insbesondere des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung. Da solche Maßnahmen immer auch den Vorwurf mit sich bringen, in Wirklichkeit fiskalische Interessen zu verfolgen, hatte der Gesetzentwurf die entsprechenden Zusammenhänge ausdrücklich erläutert¹. Die gesetzgeberischen Gremien haben sich dieser Bewertung angeschlossen. Demnach wurden auf dem Feld der Verkehrssicherheit, wie die Entwicklung der Unfallzahlen, insbesondere der erreichte Tiefststand bei der Anzahl tödlicher Verkehrsunfälle zeigt, in den letzten zehn Jahren zwar erhebliche Erfolge erzielt. Allein im Jahr 2005 sind dennoch 5.361 Personen im Straßenverkehr gestorben. Auch wenn diese Zahl für das Jahr 2006 mit etwa 5.091 noch geringer ausgefallen ist und der Trend sich auch in den Jahren 2007 (4.049 Getötete) und 2008² fortgesetzt hat, hat der Gesetzgeber weitere Maßnahmen für erforderlich gehalten, um das Unfallgeschehen positiv zu beeinflussen. Erfolg versprechen – so die Begründung des erlassenen Gesetzes - neben den ebenfalls fortzusetzenden Bemühungen um die Verkehrserziehungs- und Aufklärungsarbeit, die Entschärfung örtlicher Gefahrenstellen, die Anordnung angemessener verkehrlicher Bestimmungen und die Verbesserung der passiven und aktiven Sicherheit der Kraftfahrzeuge auch verstärkte Maßnahmen zur Durchsetzung der Verkehrsregeln. Denn fast jeder Verkehrsunfall ist letztlich mit der Verletzung einer straßenverkehrsrechtlichen Vorschrift durch einen der Beteiligten verbunden. Um zu einer effektiveren Wirkung der Durchsetzungsmaßnahmen zu gelangen, stehen zwei Ansatzpunkte zur Verfügung. Es sind dies die Intensität der Verkehrsüberwachung und die Wirksam-

¹ BT-Drucks. 16/10175, S. 6, 7.

² Für das Jahr 2008 liegen zzt. nur Schätzungen vor, die von etwa 4.500 getöteten Personen ausgehen.

keit der Sanktionen, wobei letztere maßgeblich von ihrer Höhe abhängt. Dies ist in in- und ausländischen Untersuchungen überzeugend nachgewiesen worden³.

Der Gesetzgeber hat außerdem berücksichtigt, dass die Bußgeldregelsätze für die am häufigsten vorkommenden Straßenverkehrswidrigkeiten, darunter die Hauptunfallursachen, mit dem Erlass der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) vom 4. Juli 1989 festgelegt worden sind und sich an den seinerzeit bestehenden Zumesungsregeln der Länder orientiert haben. Seitdem sind die Regelungen nicht mehr grundsätzlich geändert worden. Es erfolgten zwar zahlreiche Änderungen des Bußgeldkataloges. Sie waren aber im Wesentlichen auf die Aufnahme qualifizierter Tatbestandsvarianten und auf punktuelle Verschärfungen beschränkt, deren Notwendigkeit sich jeweils aufgrund konkreter verkehrlicher Gegebenheiten oder neuer Erkenntnisse ergab. Insbesondere bei den Hauptunfallursachen (z. B. dem Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit an gefährlichen Stellen, Rotlichtverstößen, der Gefährdung anderer durch Vorfahrtsverletzungen, Verstößen gegen die Promillegrenze) und Zuwiderhandlungen, die mit wirtschaftlichen Vorteilen für die Betroffenen verbunden sind (z. B. Überladungen, Fahren mit verkehrsunsicheren Kfz), sind die Bußgeldsätze weitgehend auf dem gleichen Niveau geblieben. Für vorsätzliche Verstöße sind höhere Bußgeldregelsätze bisher nicht im Einzelnen festgelegt gewesen. Im Zusammenhang mit der Einführung des Euro in Gesetzen des Ordnungswidrigkeitenrechts sind die Geldbußen auch für diese Ordnungswidrigkeiten zudem leicht abgesenkt worden. Unter Berücksichtigung der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung bedeutet dies, dass sich bei den genannten Verkehrszuwiderhandlungen die general- und spezialpräventive Wirkung der Regelsätze des Bußgeldkataloges und der auf ihrer Grundlage verhängten Geldbußen deutlich reduziert hat. Eine Ausnahme bilden nur die hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen, für die die Geldbußen bereits in der Vergangenheit angehoben worden waren. Während die Geldbußen für die genannten Verkehrsverstöße also seit 1990 weitgehend unverändert geblieben sind, haben sich bis 2006 die Bruttolöhne dagegen um etwa 34 %, die Verbraucherpreise um 34 % und das für die Betroffenen verfügbare Einkommen um etwa 49 % erhöht (Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2007, Wiesbaden). Dieser Entwicklung hat die Bußgeldnovelle - allerdings nicht linear, sondern nur für aus Verkehrssicherheitssicht bedeutsame Verstöße differenziert - nunmehr Rechnung getragen werden.

Berücksichtigt wurden schließlich die positiven Erfahrungen anderer europäischer Mitgliedstaaten. Mit der differenzierten Anhebung werden vor allem die für Hauptunfallursachen vorgesehenen Geldbußen in Deutschland an das entsprechende Niveau in den westeuropäischen Nachbarstaaten angeglichen. Insbesondere in Staaten, die, gemessen an den Fahrleistungen, nach einer von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebenen Studie weniger Unfalltote im Straßenverkehr zu beklagen haben, ist das Sanktionsniveau deutlich höher als in Deutschland. Auch wenn sich die Sanktionen wegen der verfahrensrechtlichen Unterschiede, der Unterschiede bei den neben der Geldsanktion angewandten Maßnahmen (Fahrverbote, Punktsystem) und

³ BAST, Polizeiliche Verkehrsüberwachung, Heft M 67, 1996; SUNflower: a comparative research of the development of road safety in Sweden, United Kingdom and the Netherlands (2002); Cost-benefit analysis of road safety improvements, Imperial College Centre for Transport Studies, London, Vereinigtes Königreich, vom 12. Juni 2003.

der im europäischen Ausland in der Regel nicht vorhandenen Bestimmungen über die Höhe der Sanktion bei einzelnen Zuwiderhandlungen nicht genau miteinander vergleichen lassen, zeigt eine grobe Gegenüberstellung, dass in Staaten mit der besten Unfallbilanz (Niederlande, Schweden) die Sätze für die Geldsanktionen erheblich höher sind als in Deutschland (in etwa das Doppelte). Das gilt ebenfalls für Großbritannien, wo zwar Regelsätze nicht festgelegt sind, aber schon die deutlich höheren Unter- und Obergrenzen für die Geldsanktionen- mindestens ca. 88 €, höchstens ca. 1480 € bei mittelschweren (z. B. mittlere Geschwindigkeitsüberschreitungen), ca. 3700 € bei bedeutenden Zuwiderhandlungen sowie ca. 7400 € bei Alkoholverstößen – das gravierend höhere Niveau zeigen. Auch die in Frankreich gesammelten Erfahrungen belegen, dass höhere Geldsanktionen, wenn ihre Androhung mit einer nachhaltigen Überwachung verbunden ist, einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten können. In Frankreich konnte – ausgehend von einem sehr hohen Stand bei der Anzahl der Unfalltoten – mit einem Gesamtpaket von Maßnahmen, dessen zentralen Punkt die größere Abschreckung durch erhöhte Sanktionen und verstärkte Überwachung gebildet hat – die Anzahl der Unfalltoten nach Beginn der Kampagne im Jahr 2002 bis 2005 um insgesamt ein Viertel reduziert werden. Der Gesichtspunkt der europaweiten Angleichung der Sanktionen für Verkehrsverstöße hatte außerdem bereits Berücksichtigung im Weißbuch Verkehr 2001 der Europäischen Kommission (Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft) gefunden. Bevor konkrete Maßnahmen durch den europäischen Gesetzgeber mit entsprechend weiter reichenden Auswirkungen in Angriff genommen werden, sollten Harmonisierungsbemühungen, dem Grundsatz der Subsidiarität folgend, allerdings zunächst auf der Ebene der Mitgliedstaaten betrieben werden. Die Bußgeldnovelle leistet mit der Anhebung der Bußgeldobergrenzen und der darauf basierenden Anhebung der Bußgeldregelsätze für bestimmte Verkehrsverstöße dazu einen nationalen deutschen Beitrag.

Nicht weiter verfolgt hat der Gesetzgeber dagegen die Überlegung, die deutschen Bußgeldregelungen auch an die Wertgrenze anzupassen, die der Rahmenbeschluss des Rates der EU vom 24.02.2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen⁴, der regelt, in welchen Fällen die Mitgliedstaaten einander Unterstützung bei der Vollstreckung von Geldbußen leisten, vorsieht. Eine gegenseitige Verpflichtung, die Vollstreckung zu übernehmen, besteht nach Artikel 6 i. V. m. Artikel 7 Abs. 2 Buchstabe b dieses Rahmenbeschlusses ab einem Betrag von 70 €. Bei darunter liegenden Geldbußen kann die Vollstreckung verweigert werden⁵, so dass insoweit von der Geringfügigkeit der Verstöße ausgegangen werden kann. Die Übernahme dieser Trennlinie zwischen Geringfügigkeit und einer Wertigkeit, die den Verstoß mehr als geringfügig erscheinen lässt, hätte es erforderlich gemacht, auch die Verwarnungsgeldobergrenze (§ 56 OWiG) und die Eintragungsgrenze für das Verkehrszentralregister (§ 28 Abs. 3 Nr. 3 StVG) anzuheben. Da sich dies zwangsläufig auf die Höhe der Geldbußen für alle mehr als nur geringfügigen Ordnungswidrigkeiten hätte auswirken müssen, mit der Maßnahme aber nur die Geldbußen für Hauptunfallursachen und einige wenige weitere Verstöße angehoben werden sollten, ist von diesen Überlegungen Abstand genommen und die bisherige Trennlinie beibehalten worden.

⁴ ABl. EG 2006 L 76, S. 16.

⁵ Zum Gesamtthema vgl. Bönke, NZV 2006, 19 ff.

2. Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Erster Bestandteil der Reform war die Schaffung neuer rahmenrechtlicher Bestimmungen mit dem Vierten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 22.12.2008 (BGBl. I S. 2965). Mit dem Gesetz wurde die Obergrenze für Verstöße gegen die Promillegrenze und gegen das Drogenverbot (§ 24a Abs. 4 StVG) von bisher 1500 € auf 3000 € angehoben⁶. Damit können ganz eklatante Fälle vorsätzlicher Verstöße gegen diese Vorschriften bis zu dieser Höhe und eklatante oder wiederholte fahrlässige Verstöße bis zu einer Höhe von 1.500 € geahndet werden⁷. Die generelle für alle Verkehrsverstöße geltende Obergrenze (§ 24 Abs. 2 StVG) beträgt jetzt 2000 €⁸. Damit ist für die Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten nunmehr eine bereichsspezifische Bußgeldobergrenze eingeführt worden. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass der damit auf das Doppelte erweiterte Bußgeldrahmen ausschließlich verkehrlich motiviert ist. Bisher galt bei Verkehrsordnungswidrigkeiten der Regelrahmen des § 17 Abs. 1 OWiG mit 1000 €. Die Erweiterung des Bußgeldrahmens war erforderlich, um eine differenzierte Anhebung der Regelsätze des Bußgeldkataloges vornehmen zu können. Denn für den in der Bußgeldkatalog-Verordnung geregelten Fall des fahrlässigen Handelns, für das die Bußgeldobergrenze auch bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) bislang fünfhundert Euro betrug (§ 17 Abs. 2 OWiG), wurde der gesetzliche Rahmen bei schweren Verstößen bereits ausgeschöpft, was der differenzierten Anhebung der Bußgeldregelsätze entgegengestanden hatte⁹. Zugleich wurde durch eine Änderung des § 87 Abs. 4 Satz 3 des Aufenthaltsgesetzes sichergestellt, dass die Neuregelungen nicht zu ungewollten neuen Mitteilungspflichten bei Verkehrsverstößen führen. Denn nach § 87 Abs. 4 des Aufenthaltsgesetzes besteht die Unterrichtungspflicht gegenüber den Ausländerbehörden u. a. im Fall der Einleitung und Durchführung eines Bußgeldverfahrens. Da eine Ausnahmeregelung nur für Ordnungswidrigkeiten galt, die nur mit einer Geldbuße bis zu eintausend Euro geahndet werden können¹⁰, hätte die Anhebung des Bußgeldrahmens dazu führen können, dass nunmehr sämtliche Verkehrsordnungswidrigkeiten, die von dem Personenkreis begangen werden, der dem Ausländergesetz unterliegt, den Ausländerbehörden mitgeteilt werden müssen. Mit der durch das Gesetz vorgenommenen Änderung wird der bisherige Regelungsinhalt beibehalten. Die Mitteilungspflicht gilt demnach nicht für Verfahren wegen einer Ordnungswidrigkeit, die nur mit einer Geldbuße bis zu eintausend Euro geahndet werden kann, sowie für Verfahren wegen einer Zuwiderhandlung im Sinne des § 24 des Straßenverkehrsgesetzes oder wegen einer fahrlässigen Zuwiderhandlung im Sinne des § 24a des Straßenverkehrsgesetzes¹¹. Diese Neuregelungen sind am 30.12.2009 in Kraft getreten¹².

⁶ Art. 1 Nr. 4 des Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes.

⁷ Für den Regelfall gelten aber weiterhin Nrn. 241 bis 242.2 BKat.

⁸ Art. 1 Nr. 3 des Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes.

⁹ Vgl. BT-Drucks. 16/10175, S. 6, 8.

¹⁰ § 87 Abs. 4 Satz 3 AuslG i. d. F. bis zum 29.12.2009.

¹¹ Art. 1a des Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes.

¹² Die Verkündung des Gesetzes erfolgte am 29.12.2009, das Inkrafttreten der fraglichen Bestimmungen bestimmt das Gesetz für den Tag nach der Verkündung (Art. 2).

Die weiteren mit dem Gesetz erlassenen Regelungen hängen nicht mit der Reform der Bußgeldregelungen zusammen. Es geht hier um die Anpassung des Bußgeldbestandes des gewerbsmäßigen Feilbietens nicht genehmigter Fahrzeugteile an die so genannte „EU-Rahmenrichtlinie“¹³. § 23 StVG ermöglichte es bisher nur, Fälle zu ahnden, in denen Fahrzeugteile in den Verkehr gebracht worden sind, obwohl die nationale KBA-Genehmigung nicht vorlag. Diese Vorschrift ist jetzt auf die Fälle erweitert worden, in denen nicht die nationale, sondern die EU-Typgenehmigung für die betreffenden Teile verlangt wird¹⁴. Diese Regelungen treten – orientiert an der Umsetzungsfrist für die Richtlinie - am 29.04.2009 in Kraft. Schließlich wurden die Regelungen über das Verkehrszentralregister in einem Punkt, der sich auf strafgerichtliche Entscheidungen bezieht, aufgrund der Stellungnahme des Bundesrates¹⁵ an die Regelungen des Bundeszentralregisters angepasst¹⁶. Diese Regelung tritt am 12.01.2009 in Kraft¹⁷.

3. Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Zweiter Bestandteil der Reform der Bußgeldregelungen war die differenzierte Anhebung einzelner Bußgeldregelsätze, die für Hauptunfallursachen, bestimmte vorsätzlich begangene Zuwiderhandlungen und für einzelne Zuwiderhandlungen vorgesehen sind, aus denen die Betroffenen wirtschaftliche Vorteile ziehen. Diese Anhebung wurde mit der Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 05.01.2009 (BGBl. I S. 9) vorgenommen. Als Hauptunfallursachen sind aufgrund ihrer Wertigkeit in der Unfallstatistik folgende Gruppen von Verkehrsverstößen eingestuft worden: das Fahren mit zu hoher Geschwindigkeit (Anteil an den Unfällen mit Personenschäden zwischen 19 % und 15 %), Vorfahrtsverletzungen einschließlich der Missachtung von Haltanordnungen durch Lichtzeichenanlagen (Anteil an den Unfällen mit Personenschäden zwischen 16 % und 17 %), Verstöße beim Abbiegen (Anteil an den Unfällen mit Personenschäden zwischen 8,6 % und 10 %) , die falsche Straßenbenutzung (Anteil an den Unfällen mit Personenschäden 7 %), Abstandsverstöße (Anteil an den Unfällen mit Personenschäden 13 %), das Fahren unter Drogen- oder Alkoholeinfluss (Anteil an den Unfällen mit Personenschäden 6 %) sowie Zuwiderhandlungen, die sich als konkrete Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer (Vorfeld des konkreten Unfalls) erweisen¹⁸. Als Verstöße, die im allgemeinen mit wirtschaftlichen Vorteilen für den Betroffenen einhergehen, werden behandelt: das Fahren mit verkehrsunsicheren Kraftfahrzeugen, Überladungen und Verstöße gegen das Sonntagsfahrverbot. Die Höhe der Anhebung selbst richtete sich danach, in welchen Sachbereich der jeweilige Verkehrsverstoß fällt und ob seit 1990 bereits eine

¹³ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge („Rahmenrichtlinie“) (ABl. EU Nr. L 263 S.1).

¹⁴ Art. 1 Nr. 1, 2, 5 des Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes.

¹⁵ BT-Drucks. 16/10175, S. 10.

¹⁶ Art. 1 Nr. 6 des Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes.

¹⁷ Da für diese im parlamentarischen Verfahren ergänzte Vorschrift keine Bestimmung für das Inkrafttreten vorgesehen worden ist, gilt Artikel 82 Abs. 2 GG.

¹⁸ BR-Drucks. 645/08, S. 18.

Anhebung bei diesem Tatbestand erfolgt ist. Ist seit 1990 bereits eine Anhebung erfolgt, so fällt die Anhebung höher aus, ist keine Anhebung erfolgt, fällt sie niedriger aus.

3.1. Überblick über die Anhebung der Bußgeldregelsätze für einzelne Verkehrsverstöße

Für die einzelnen Verkehrsverstöße wurden die Bußgeldregelsätze wie folgt angehoben:

- Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot (Nrn. 4, 4.1, 4.2 BKat – von 40 € auf 80 €);
- mit kennzeichnungspflichtigem Kfz bei schlechter Sicht nächsten Parkplatz nicht aufgesucht (Nr. 6 BKat - von 75 € auf 140 €);
- unangepasste Geschwindigkeit (Nrn. 8, 8.1 BKat - von 50 € auf 100 €);
- Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bei einer Überschreitung ab 16 km/h mit Lkw oder Bussen und 21 km/h mit Pkw o. ä. Kfz sowie dauerhafte und wiederholte Geschwindigkeitsüberschreitungen mit LKW oder Bussen (Nrn. 9, 9.1, 9.2, 9.3, 11, 11.1, 11.2, 11.3 i. v. m. Tabelle 1 BKat) – Anhebung mit einem Faktor in Höhe von ungefähr 1,6 mit Rundung der Endbeträge, keine Anhebung bei Verwarnungsgeldregelsätzen;
- keine Rücksichtnahme auf schwache Verkehrsteilnehmer (Nr. 10 BKat von 60 € auf 80 €);
- Abstandsverstöße, sofern der Abstand von einem vorausfahrenden Kfz bei einer Geschwindigkeit von mehr als 80 km/h weniger als 5/10 des halben Tachowertes betrug (Nrn. 12.3, 12.4 - Tabelle), Anhebung mit einem Faktor in Höhe von ungefähr 1,6 mit Rundung der Endbeträge, keine Anhebung bei Verwarnungsgeldregelsätzen;
- Nichteinhalten des Mindestabstandes bei Lkw (Nr. 15 BKat - von 50 € auf 80 €);
- gefährliche Überholvorgänge (Nrn. 17, 18, 19, 19.1, 19.1.1, 19.1.2, 22 BKat), Verdoppelung und (Nrn. 20, 21, 21.1, 21.2) differenzierte Anhebung mit einem Faktor von ungefähr 1,6 bis 1,8 mit entsprechender Rundung;
- Vorfahrtsverstöße (Nr. 34 BKat - von 50 € auf 100 €);
- Verstöße beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren (Nrn. 40, 41, 43 BKat– jeweils von 40 € auf 70 €, Nr. 44 von 50 € auf 80 €);
- Fehlverhalten auf Bundesautobahnen: Höhenüberschreitungen (Nr. 79 BKat- von 40 € auf 70 €), Einfahren an dafür nicht vorgesehener Stelle (Nr. 81 BKat- von 50 € auf 75 €), Vorfahrtsverletzung (Nr. 82 BKat- von 50 € auf 75 €), Wenden, Rückwärtsfahren (Nr. 83 BKat) in Ein- oder Ausfahrt von 50 € auf 75 € (Nr. 83.1 BKat), auf der Nebenfahrbahn oder dem Seitenstreifen von 100 € auf 130 € (Nr. 83.2 BKat), auf der durchgehenden Fahrbahn von 150 auf 200 € (Nr. 83.3 BKat), Parken auf BAB (Nr. 85 BKat - von 40 € auf 70 €), Benutzung Seitenstreifen (Nr. 88 BKat - von 50 € auf 75 €);
- Fehlverhalten an Bahnübergängen (Nrn. 89, 89a, 89a.1, 89a.2 BKat- von 50 € auf 80 € und von 150 € auf 240 €), vorsätzliche Verstöße (Umfahren von Bahnschranken von 450 € auf 700 €);
- Fehlverhalten an Fußgängerüberwegen (Nr. 113 BKat- von 50 € auf 80 €);
- Rotlichtverstöße (Nrn. 132, 132.1, 132.2, 132.3, 132.3.1, 132.3.2, 133, 133.1, 133.2, 133.3, 133.3.1, 133.3.2 BKat), Anhebung mit einem Faktor in Höhe von ungefähr 1,6 mit Rundung der Endbeträge;
- Drogen- und Alkoholverstöße (Nrn. 241, 241.1, 241.2, 242, 242.1, 242.2, 242a BKat), Verdoppelung von 250 € auf 500 € (erster Verstoß), 500 € auf 1000 €

(zweiter Verstoß), 750 € auf 1500 € (dritter Verstoß); Null-Promille-Regel für Fahranfänger von 125 € auf 250 €;

- Fahren mit verkehrsunsicheren Kfz (Nrn. 108, 189, 189.1.1, 189.1.2, 189.2, 189.2.1, 189.2.2, 189.3, 189.3.1, 189.3.2, 214, 214.1, 214.2 BKat), Anhebung mit einem Faktor in Höhe von ungefähr 1,8 mit Rundung der Endbeträge;
- Überladungen um mehr als 5 % bei Lkw und mehr als 20 % bei Pkw (Nrn. 198.1.3 ff., 199.1.2 ff., 198.2.4 ff., 199.2.4 ff. BKat), Anhebung mit einem Faktor in Höhe von ungefähr 1,9 mit Rundung der Endbeträge, keine Anhebung bei Verwarnungsgeldregelsätzen;
- Verstöße gegen das Sonntagsfahrverbot (Nrn. 119, 120 BKat), Fahrer von 40 € auf 75 €; Halter von 200 € auf 380 €;
- Anpassung der Tabelle 4 (Anhang zu § 3 Abs. 3) des Bußgeldkataloges an die angehobenen und differenzierter gewordenen Bußgeldregelsätze.

3.2. Änderungen zur Berücksichtigung von Vorsatztaten

Zur besseren Berücksichtigung von Vorsatztaten wurden zwei grundsätzliche Änderungen vorgenommen:

Zum Einen erfolgte eine Änderung, die es erlaubt, Bußgeldregelsätze auch für solche Verkehrsordnungswidrigkeiten festzulegen, die wegen ihrer Eigenart nur vorsätzlich begangen werden können. Diese Zuwiderhandlungen konnten bisher nicht in den Bußgeldkatalog aufgenommen werden, weil dieser von fahrlässiger Begehung ausgegangen ist (§ 1 Abs. 2 BKatV). Die aus Gleichbehandlungsgründen dennoch gebotene bundeseinheitliche Verfahrensweise war deshalb nur auf einem Umweg zu erreichen: Eine gemeinsame Orientierung der für die Ahndung von Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten zuständigen obersten Landesbehörden erfolgte im Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog. Hieran war die Rechtsprechung allerdings nicht gebunden¹⁹. Gelöst hat die neue Verordnung das Problem über eine neue Struktur. Der Bußgeldkatalog ist in zwei Abschnitte untergliedert worden. In Abschnitt I werden Verstöße erfasst, die im Allgemeinen fahrlässig begangen werden. In Abschnitt II werden Verstöße erfasst, die im Allgemeinen vorsätzlich begangen werden. In § 1 Abs. 2 BKatV wird nunmehr entsprechend zwischen diesen beiden Varianten unterschieden, wobei in objektiver Hinsicht in beiden Fällen gewöhnliche Tatumstände für die Zumessung der Geldbuße unterstellt werden. An die Auswahl der Ordnungswidrigkeiten, die als Vorsatztaten in den Abschnitt II des Bußgeldkataloges aufgenommen worden sind, ist ein strenger Maßstab angelegt worden. Für alle Zuwiderhandlungen, bei denen eine fahrlässige Begehung nicht völlig außerhalb der Lebenserfahrung liegt, sind die Bußgeldregelsätze weiterhin unter der Voraussetzung von Fahrlässigkeit festgelegt (Abschnitt I des Bußgeldkataloges). Nur für diejenigen Zuwiderhandlungen, bei denen eine fahrlässige Begehung nach allgemeiner Lebenserfahrung ausscheidet, sind Bußgeldregelsätze unter der Voraussetzung vorsätzlicher Begehungsweise bestimmt (Abschnitt II des Bußgeldkataloges). Es sind dies das Umfahren einer geschlossenen Bahnschranke (Nrn. 244, 245 BKat: bei Begehung durch Kfz-Führer 700 €, 3 Monate Regelfahrverbot; bei Begehung durch andere Verkehrsteilnehmer Regelgeldbuße 350 €), die Benutzung von Radarwarngeräten und ähnlicher Einrichtungen (Nr. 247 BKat: Regelgeldbuße 75 €), die rechtswidrige Benutzung eines Mobil- oder Autotelefon während der Fahrt (Nr. 246 ff BKat: bei Be-

¹⁹ BR-Drucks. 645/08, S. 19.

gehung durch Kfz-Führer 40 €, durch Radfahrer 25 €, die Teilnahme und Durchführung von Kraftfahrzeugrennen (Nrn. 248, 249 BKat: Veranstalter Regelgeldbuße 500 €, Teilnehmer Regelgeldbuße 400 €, Regelfahrverbot 1 Monat), Nichtaushändigen von Führerscheinen, Bescheinigungen und Fahrzeugpapieren (Verwarnungsgeld 10 €) sowie der Verstoß gegen die Pflicht zur Feststellung der Achslasten und des Gesamtgewichts und gegen die Vorschriften über das Um- und Entladen bei Überlastung (Regelgeldbuße 50 €). Bei der Bestimmung der genannten Regelsätze wurde ebenfalls differenziert vorgegangen. Bei den reinen Formalverstößen (Aushändigungspflichten u. ä.) wurden die bisherigen Verwarnungsgeldregelsätze beibehalten, die bisher auch für die Unterstellung von Fahrlässigkeit gegolten haben. Deutlich erhöht wurden die Geldbußen für die Teilnahme an illegalen Kfz-Rennen oder deren Veranstaltung.

Zum Anderen wurde eine allgemeinen Erhöhungsregel für den Fall aufgenommen, dass ein mehr als nur geringfügiger Tatbestand des Bußgeldkataloges, der Fahrlässigkeit unterstellt, im Einzelfall nachweislich vorsätzlich begangen wird (§ 3 Abs. 4a BKatV). Bisher war die Verfahrensweise der Behörden und Gerichte bundesweit unterschiedlich. Die neue Regel lautet: „Wird ein Tatbestand des Abschnitts I des Bußgeldkataloges vorsätzlich verwirklicht, für den ein Regelsatz von mehr als 35 Euro vorgesehen ist, so ist der dort genannte Regelsatz zu verdoppeln, auch in den Fällen, in denen eine Erhöhung nach den Absätzen 2, 3 oder 4 vorgenommen worden ist. Der ermittelte Betrag wird auf den nächsten vollen Euro-Betrag abgerundet.“ Die Vorschrift gilt nur für Tatbestände, die mit einem Bußgeld bewehrt sind. Auf Tatbestände, die mit einem Verwarnungsgeld bewehrt sind, wurde sie nicht erstreckt, weil dies zu einer ungewollten Erweiterung der Eintragungen im VZR geführt hätte. Wie bisher können aber auch die Verwarnungsgeldregelsätze nach Abschnitt I des Bußgeldkataloges bei vorsätzlicher Tatbegehung angemessen – d. h. nach pflichtgemäßem Ermessen der Behörde und somit ggf. bundesweit unterschiedlich - erhöht werden²⁰.

3.3. Materielle Änderungen bei den Bußgeldtatbeständen

Materielle Änderungen bei den einzelnen Bußgeldtatbeständen des Bußgeldkataloges wurden mit einer Ausnahme nicht vorgenommen. Die Ausnahme bildet Nr. 153 BKat, die jetzt den Bußgeldregelsatz für das rechtswidrige Fahren in Umweltzonen festlegt. Hier erfolgte die Anpassung an inzwischen geändertes Verhaltensrecht. Dieser Tatbestand regelte in der Vergangenheit die Missachtung von Verkehrsverboten bei Smog oder zur Vermeidung schädlicher Luftverunreinigungen und wurde nach Einführung der Umweltzonen (Zeichen 270.1 und 270.2 StVO) auch auf das rechtswidrige Fahren in diesen Zonen angewandt. Es bestanden aber zwei Anwendungsprobleme. Zum Einen waren die neuen Verkehrszeichen noch nicht ausdrücklich erwähnt. Zum Anderen setzte der Tatbestand das „Führen“ des Kfz voraus, so dass bezweifelt wurde, ob auch in Fällen, in denen die Tatbestandserfüllung durch Abstellen nachgewiesen worden ist, die in Nr. 153 vorgesehene Regelgeldbuße verhängt werden soll. Dies wurde jetzt bereinigt, indem der Tatbestand wie folgt gefasst worden ist: „Mit einem Kraftfahrzeug trotz Verkehrsverbotes zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen (Zeichen 270.1, 270.2) am Verkehr teilgenommen“. Damit ist klargestellt, dass auch die Feststellung des Verstoßes durch Überwachung

²⁰ Vgl. BR-Drucks. BR-Drucks. 645/08, S. 21.

des ruhenden Verkehrs erfasst ist. Entscheidend ist insoweit zunächst die Verbotswirkung der Zeichen 270.1 und 270.2 StVO. Sie „verbieten den Verkehr mit Kraftfahrzeugen innerhalb der so gekennzeichneten Verbotszone“, wobei Ausnahmen durch die Plakette angezeigt werden. Zeichen 270.1 StVO zählt zu den Verkehrsverboten nach § 41 Abs. 2 Nr. 6 StVO. Den davon Betroffenen untersagt es den Verkehr insgesamt. Verkehr ist jeglicher Verkehr, also unabhängig davon, ob es sich um ruhenden oder fließenden Verkehr handelt. Die Sachlage liegt hier nicht anders als bei Zeichen 250 StVO, für das die Erstreckung auf den ruhenden Verkehr jedenfalls bei zeitlich uneingeschränkter Wirkung unstrittig und bei zeitlicher Begrenzung h. M. ist²¹. In beiden Fällen handelt es sich um eine Form der Teilnahme am Verkehr, so dass durch das Abstellen neben dem eigentlichen Bußgeldtatbestand (§ 49 Abs. 3 Nr. 4 StVO) auch die auf den Regelfall abstellende Tatbestandsbeschreibung der Nr. 153 BKat erfüllt ist. Die Regelgeldbuße selbst bleibt mit 40 € unverändert. Im Übrigen wurden bei den Tatbestandsbeschreibungen materielle Änderungen nicht vorgenommen.

3.4. Keine Änderungen bei Punkten, Regelfahrverboten und Verwarnungsgeldern

Die mit der Verordnung erfolgten Neuregelungen beschränken sich auf den Bußgeldbereich, also auf die mehr als nur geringfügigen Verkehrszu widerhandlungen. Neuregelungen auch für den Verwarnungsbereich, darunter für die große Anzahl der Parkverstöße, enthält die Verordnung nicht. Ebenso wenig wurde die Bewertung der Zu widerhandlungen im Verkehrszentralregister geändert. Auch bei den Regelfahrverboten sind materiell keine Neuregelungen erlassen worden. Zwar wurden die Nummern 244 (Überqueren eines Bahnübergangs bei geschlossener Schranke oder geschlossener Halbschranke mit einem Kfz) und 248 (Teilnahme an einem illegalen Kfz-Rennen) des Bußgeldkataloges neu in den Katalog der Regelfahrverbote nach § 4 Abs. 1 BKatV aufgenommen. Diese Fahrverbote wurden aber schon bisher aufgrund der entsprechenden Regelungen im Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog von allen Bußgeldbehörden bundesweit regelmäßig verhängt. Rechtsgrundlage bildete insoweit allein § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG in Gestalt der Tatvariante der groben Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers. Die besondere Schwere und Vorwerfbarkeit dieser Taten spricht auch für sich, so dass die Ergänzung des § 4 Abs. 1 BKatV nicht mehr als eine Klarstellung ist²².

4. Schlussbemerkung

Mit der Bußgeldnovelle sind die Bußgeldregelsätze für die schweren Verkehrsordnungswidrigkeiten den im europäischen Ausland üblichen Beträgen angenähert worden. Das war ein wichtiger Schritt, um endlich dem Eindruck entgegenzuwirken, in Deutschland könne man Geldbußen für Verkehrsverstöße aus der viel zitierten „Portokasse“ bezahlen. Unter anderem ein solcher Eindruck ist es, der der Ernsthaftigkeit der Bußgelddrohung und der Wirksamkeit der Verhaltensvorschriften selbst Abbruch tut. Hier wurde jetzt nachgesteuert. Im Zuge des Gesetzgebungsverfahrens wurde zudem von verschiedenen Seiten betont, dass es aber nicht nur erforderlich, die Geldbußen anzuheben. Diese Maßnahme wirke veilmehr nur, wenn auch eine spür-

²¹ Vgl. für Zeichen 250 Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Auflage, § 41 StVO, Rn. 248, Z 250.

²² Art. 1 Nr. 3 der Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 05.01.2009; vgl. BR-Drucks. 645/08, S. 22.

bare Verkehrsüberwachung stattfindet. Dem kann man sich nur anschließen, wobei eine bundesweite Erfassung der Überwachungsintensität bei den bedeutendsten Zuwiderhandlungen, die für die Europäische Kommission aufgrund der Empfehlung 2004/345/EG²³ erstellt worden ist, gezeigt hat, dass Deutschland hier durchaus vorbildlich ist. Was fehlt, sind permanente bundesweite Schwerpunktsetzungen für die Verkehrsüberwachung, die in anderen Staaten üblich sind und es ermöglichen, nationale Programme – wie das Programm zur Verbesserung der Verkehrssicherheit – besser zu steuern. Was bringt es, wenn auf Bundesebene die Notwendigkeit betont wird, die Verkehrsüberwachung müsse in diesem oder jenem Bereich verstärkt werden, dann aber kein Instrumentarium zur Verfügung steht, um dies bundesweit zu veranlassen. Hier wäre es wünschenswert, wenn die Innenministerkonferenz ihre ablehnende Auffassung zu einem nationalen deutschen Verkehrsüberwachungsplan, der sich auf eine Fixierung wesentlicher Grundsätze und Überwachungsaktivitäten in den bundesweit wichtigen Bereichen beschränken sollte, nochmals überprüfen würde.

²³ Empfehlung der Europäischen Kommission zu Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit vom 21.10.2003 (ABl. EU 2004 L 111, S.5; ABl. EU 2004, C 93, S. 75).