

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/9499 –**

Auswirkungen und Angemessenheit der geplanten Bußgelderhöhung

Vorbemerkung der Fragesteller

Der von der Bundesregierung vorgelegte Entwurf für ein Viertes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes sieht vor, dass Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr in Zukunft mit einer Geldbuße von bis zu 2 000 Euro bzw. in Verbindung mit Alkohol bis zu 3 000 Euro erhoben werden dürfen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat hierzu bereits den Entwurf zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung vorgelegt, der entsprechend die bisher geltenden Bußgelder für fahrlässige Verstöße um bis zu 100 Prozent erhöht. So werden zum Beispiel die Bußen bei Verstoß gegen eine rote Ampel (Rotphase länger als eine Sekunde) von 125 auf 200 Euro erhöht. Geschwindigkeitsübertretungen außerhalb von Ortschaften werden mit bis zu 680 Euro geahndet und Fahren unter Alkoholeinfluss mit bis zu 1 500 Euro. Bei vorsätzlichen Verstößen könnten die Bußgelder nach Behördenmessen bis zu den im Straßenverkehrsgesetz festgesetzten Grenzen angehoben werden.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Kritik des Deutschen Anwaltvereins (Pressemitteilung vom 21. Mai 2008), dass nach der Erhöhung der Bußgelder der notwendige Abstand zwischen der Bestrafung von Ordnungswidrigkeiten durch Geldbußen und den Sanktionen für Straftaten nicht mehr gegeben sei und der niedrigere Unwertgehalt einer Ordnungswidrigkeit sich damit nicht mehr im ausreichendem Abstand zwischen Bußgeld und Strafe widerspiegelt?

Die Bemessung von Geldbußen für Ordnungswidrigkeiten und Geldstrafen für Straftaten unterliegt unterschiedlichen gesetzlichen Regelungen.

Die Strafzumessung bei strafbewehrten Verstößen erfolgt stets einzelfall-, tat- und täterbezogen. Die Geldstrafe wird nach dem Tagessatzsystem festgelegt, so dass das Einkommen des Täters gemäß § 40 Abs. 2, 3 des Strafgesetzbuches (StGB) bei der Höhe der Geldstrafe maßgeblich berücksichtigt wird.

Bei den Regelsätzen der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) für verkehrrechtliche Verstöße handelt es sich um eine pauschale Festlegung, bei der eine Typisierung des ordnungswidrigen Verhaltens erfolgt, die eine fahrlässige Begehungsweise und gewöhnliche Tatumstände unterstellt (§ 1 Abs. 2 BKatV). Bei der Festsetzung der Bußgeldregelsätze der BKatV wird von mittleren Einkommensverhältnissen ausgegangen. Jedoch sind die allgemeinen Bestimmungen des Ordnungswidrigkeitengesetzes (OWiG) anzuwenden. Nach § 17 Abs. 3 Satz 2 OWiG kommen daher auch die wirtschaftlichen Verhältnisse des Täters in Betracht. Bei außerordentlich geringem Einkommen können die Bußgeldregelsätze zu vermindern sein; bei außergewöhnlich hohem Einkommen können sie durch die Verwaltungsbehörde oder durch das Gericht erhöht werden.

Bei vergleichbarem Einkommen ist deshalb – auch nach der beabsichtigten differenzierten Anhebung der Bußgeldregelsätze für Hauptunfallursachen – gewährleistet, dass die Höhe der für Verkehrsverstöße verhängten Geldbußen regelmäßig geringer ausfallen als Geldstrafen für Verkehrstraftaten.

2. Hält die Bundesregierung es für richtig, dass in Zukunft eine Ordnungswidrigkeit im Straßenverkehr unter Umständen mit einer höheren Geldbuße geahndet wird als eine nach Tagessätzen bemessene Strafe für leichte Körperverletzung oder Ladendiebstahl, und wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?

Ein Vergleich der Bußgeldregelsätze für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten einerseits und der nach den Umständen des jeweiligen Einzelfalles zu bemessenden Geldstrafen für Körperverletzung oder Diebstahl andererseits ist aus den in der Antwort zu Frage 1 genannten Gründen nicht möglich.

3. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage des Bundesverbandes niedergelassener Verkehrspsychologen (AP, 25. Mai 2008), dass höhere Bußgelder nicht dazu geeignet seien das Verhalten der Autofahrer grundlegend zu ändern, und auf welchen Erfahrungswerten und wissenschaftlichen Untersuchungen beruht die Ansicht der Bundesregierung?
4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Bundesverbandes niedergelassener Verkehrspsychologen (AP, 25. Mai 2008), dass mehr positive Anreize besser dazu geeignet seien, um eine Verhaltensänderung bei Autofahrern zu bewirken, und wie begründet die Bundesregierung ihre Ansicht?
5. Was plant die Bundesregierung gegebenenfalls, um mehr positive Anreize zur Verhaltensänderung zu setzen?

Die Fragen 3, 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass einerseits mit technischen und straßenbaulichen Maßnahmen Unfallrisiken abgebaut und Verkehrsteilnehmer durch entsprechende Aufklärung, Ausbildung und Verkehrserziehung positiv beeinflusst werden können, dass andererseits aber bei der Unfallprävention der Ahndung rechtswidrigen Verhaltens eine herausragende Rolle zukommt. Voraussetzungen für die optimale Wirkung von Verkehrssanktionen sind deren sinnvolle Ausgestaltung, nachhaltige und spürbare Überwachungsmaßnahmen sowie die Akzeptanz dieser Regeln durch die Verkehrsteilnehmer.

Eine Verschärfung der Punkteregelung durch die Bundesregierung ist nicht beabsichtigt.

6. Inwiefern trägt nach Ansicht der Bundesregierung die Anhebung des Bußgeldes für eine geringfügige Verletzung des Mindestabstands (weniger als 5/10 des Tachoabstands) zur Abschreckung von Dränglern und Rasern bei?

Die Geldbuße stellt eine eindringliche Pflichtmahnung dar, sich an die Rechtsordnung zu halten und einen Mindestabstand zu wahren.

7. Welche nachweislichen direkten Auswirkungen auf die Zahl der Verkehrsverstöße und Unfälle hatten Bußgelderhöhungen bzw. die Schaffung neuer Tatbestände (z. B. Handyverbot am Steuer) in der Vergangenheit?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 3 bis 5 verwiesen.

8. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Zahl der Verkehrsverstöße und Unfälle, die durch die geplante Anhebung der Bußgelder vermieden werden können, und wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 3 bis 5 verwiesen.

9. Wie hoch waren die zusätzlichen Einnahmen der Länder aus früheren Bußgelderhöhungen, und wie wurden diese zur Verbesserung der Verkehrssicherheit genutzt?

10. Wie hoch sind gegenwärtig die Einnahmen der Länder aus Bußgeldern?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP „Verfolgung von Verkehrsstraftaten und -ordnungswidrigkeiten“ (Bundestagsdrucksache 16/2239, Fragen 5 und 6) verwiesen.

11. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die zusätzlichen Einnahmen der Länder aus der jetzt geplanten Bußgelderhöhung, und wie sollen diese zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eingesetzt werden?

Die konkrete Verwendung von Bußgeldeinnahmen fällt in die Zuständigkeit der Bundesländer. Die Verkehrsministerkonferenz am 16. und 17. Mai 2006 hat dazu folgenden Beschluss gefasst: „Die Verkehrsministerkonferenz ist sich darin einig, dass die Einnahmen aus behördlichen Verwarnungs- und Bußgeldverfahren für Zwecke der Verkehrssicherheit eingesetzt werden sollen“. Die Bundesregierung geht deshalb davon aus, dass die Einnahmen in solche Maßnahmen fließen, die der Verkehrssicherheit dienen.

12. Hält die Bundesregierung die geplante Bußgelderhöhung für sozial ausgewogen, vor dem Hintergrund, dass in Zukunft zum Beispiel bereits die erste Fahrt mit mehr als 0,5 Promille mit einem Bußgeld von 500 Euro geahndet werden kann und damit insbesondere Geringverdiener leicht finanziell überfordert sein könnten, und wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?

Das Fahren unter Alkoholeinfluss ist aus Sicht der Bundesregierung ein bedeutender Verkehrsverstoß mit erheblicher Relevanz für das Unfallgeschehen und

muss daher verhindert werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

13. Wie hoch schätzt die Bundesregierung derzeit die Zahl nicht festgestellter Verkehrsverstöße in Deutschland im Einzelnen, zum Beispiel Ordnungswidrigkeiten nach § 24a des Straßenverkehrsgesetzes?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen zur Anzahl nicht festgestellter Verkehrsverstöße in der Bundesrepublik Deutschland vor.

14. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für notwendig, um diese Dunkelziffer zu senken, und was tut sie, um dies gemeinsam mit den Ländern zu erreichen?
15. Wie hoch ist gegenwärtig in Deutschland die Zahl der Verkehrskontrollen im Verhältnis zur Zahl der Fahrzeuge, und wie hoch ist diese Zahl in anderen Mitgliedsländern der Europäischen Union (insbesondere EU-15)?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hält eine an den Hauptunfallursachen und der örtlichen Unfallsituation orientierte Verkehrsüberwachung für erforderlich. Zuständig hierfür sind die Länder, die auch über die Informationen zu allen Verkehrskontrollen verfügen.

Die Bundesregierung verfügt über Informationen zu den Kontrollen und Überwachungsaktivitäten im gewerblichen Straßenverkehr. Im Rahmen der Berichterstattung an die Europäische Kommission wurde diesbezüglich der Überwachung und Sanktionierung des gewerblichen Straßenverkehrs durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eine Hochrechnung hinsichtlich der Summe kontrollierter Fahrzeuge in den Bundesländern vorgenommen. Hiernach wurden bundesweit im Jahr 2006 mehr als 1,6 Mio. gewerbliche Fahrzeuge durch die Polizei kontrolliert. Nach Angaben des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) wurden in den Jahren 2006 und 2007 durch den Straßenkontrolldienst jeweils rund 610 000 Fahrzeuge kontrolliert (etwa je zu Hälfte in- und ausländische Fahrzeuge).

Informationen zur Anzahl der Verkehrskontrollen in der Europäischen Union liegen der Bundesregierung nicht vor.

16. Wie hoch ist gegenwärtig in Deutschland die Zahl der festgestellten Verkehrsverstöße im Verhältnis zur Zahl der Fahrzeuge, und wie hoch ist diese Zahl in anderen Mitgliedsländern der Europäischen Union (insbesondere EU-15)?

Eine bundesweite Darstellung kann anhand der Eintragungen im Verkehrszentralregister (VZR) und der Zahlen aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) erfolgen. Die Eintragung im VZR erfolgt bei Verkehrsverstößen, für die eine Geldbuße von mindestens 40 Euro oder ein Fahrverbot verhängt wird. Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) wurden im Jahr 2007 dem VZR 4 649 000 Verkehrsverstöße gemeldet. Am 1. Januar 2008 waren 49 330 037 Kfz im ZFZR eingetragen, darunter 41 183 594 Pkw. Entsprechende Zahlen aus anderen Staaten liegen der Bundesregierung nicht vor.

17. Wie hoch ist gegenwärtig in Deutschland die Zahl der Unfälle im Verhältnis zur Zahl der Fahrzeuge, und wie hoch ist diese Zahl in anderen Mitgliedsländern der Europäischen Union (insbesondere EU-15)?

Die Zahlen für die Bundesrepublik Deutschland lauten wie folgt:

2006	Unfälle mit Personenschaden	dabei Getötete	Bestand an Kraftfahrzeugen (1 000)	Unfälle mit Personenschaden je 100 000 Kraftfahrzeuge
Deutschland	327 984	5 091	54 910	597

Ein aussagefähiger internationaler Vergleich ist nicht möglich, da zum einen die Definition eines Verunglückten und somit auch die eines Unfalls mit Personenschaden nicht identisch ist und zum anderen die Unfallaufnahme in den verschiedenen Ländern sehr unterschiedlich gehandhabt wird. Darüber hinaus gibt der Kfz-Bestand keine Auskunft über das Risikopotenzial sondern allenfalls die Fahrleistung.

18. Wie hoch war die Zahl der Bußgeldfälle, die seit dem Jahr 2000 jährlich vor Gericht verhandelt wurden, und wie wird sich diese Zahl verändern, nachdem durch die Anhebung der Bußgelder die Grenze von 250 Euro als Kriterium für eine nicht mehr geringfügige Ordnungswidrigkeit (OLG Jena, zfs 2005, 415) in Zukunft voraussichtlich öfter überschritten wird?
19. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkung dieser Entwicklung auf die Belastung und Arbeitsfähigkeit der deutschen Gerichte?
20. Erwägt die Bundesregierung Möglichkeiten, um diese Belastung zu reduzieren, etwa durch die Integration von Richtwerten und -linien zur Minderung von Bußgeldern im Rahmen der Bußgeldkatalog-Verordnung, und wie begründet die Bundesregierung ihre Haltung?

Die Fragen 18 bis 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anzahl der erledigten Bußgeldverfahren wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr in den Jahren 2000 bis 2006 ergibt sich aus nachfolgender Übersicht:

Jahr	Amtsgericht*	Oberlandesgericht – Beschwerdeinstanz*
2000	327 062	6 236
2001	311 329	5 888
2002	310 409	5 712
2003	320 820	6 190
2004	346 669	6 687
2005	370 029	7 063
2006	354 994	7 645

* Ohne Abgaben innerhalb des Gerichts.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 10, Reihe 2.3 „Strafgerichte 2006“

Zur Frage nach der Belastung der Gerichte durch Ermittlung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen ist zu bemerken, dass nach § 17 Abs. 3 Satz 2 OWiG bei der Zumessung einer Geldbuße grundsätzlich auch die wirtschaftlichen Verhältnisse des Täters in Betracht kommen. Bei „geringfügigen Ordnungswidrigkeiten“ bleiben sie jedoch in der Regel unberücksichtigt. Nach der Begründung zu dieser Vorschrift sind damit in Anlehnung an § 56 Abs. 1 OWiG Geldbußen bis zu 35 Euro gemeint (Bundestagsdrucksache 10/2652, S. 12). Darüber hinaus hält allerdings eine verbreitete, nicht einheitliche Rechtsprechung eine Prüfung der wirtschaftlichen Verhältnisse auch bei höheren Geldbußen für entbehrlich: Zum Teil wird die Grenze bei 100 Euro, zum Teil sogar bei 250 Euro gezogen (König in Göhler, Ordnungswidrigkeitengesetz, 14. Aufl., § 17 Anm. 24).

Vor diesem Hintergrund können Aussagen darüber, wie sich die Anzahl der Bußgeldverfahren und die Belastung der deutschen Gerichte durch die Anhebung der Geldbuße verändern werden, von der Bundesregierung nicht getroffen werden, zumal die wirtschaftlichen Verhältnisse vom Gesetz als nachrangiger Zumessungsaspekt behandelt werden.

Für Maßnahmen zur Reduzierung der Belastung der Gerichte durch „die Einführung von Richtwerten oder -linien“ darüber, wie die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen berücksichtigt werden sollen, sieht die Bundesregierung keine Veranlassung.

21. Gibt es für Amtsträger (z. B. Minister, Staatssekretäre oder Beamte) bzw. deren Fahrer oder für Behörden oder Institutionen des Bundes Ausnahmeregelungen von den Straßenverkehrsregeln, zum Beispiel von Geschwindigkeitsbegrenzungen?
22. Wenn ja, um welche Ausnahmen handelt es sich, und für welche Personen oder Institutionen gelten diese Ausnahmeregelungen?
23. Aus welchen Vorschriften leiten sich diese Ausnahmeregelungen gegebenenfalls ab, und wie werden sie begründet?

Die Fragen 21 bis 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die genannten Amtsträger bzw. deren Fahrer oder für Behörden oder Institutionen des Bundes hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) keine Ausnahmegenehmigungen erteilt (siehe die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 95/Mai des Abgeordneten Patrick Döring – Bundestagsdrucksache 16/9249). Vereinzelt sind aber von den zuständigen Länderbehörden befristete Ausnahmegenehmigungen nach § 46 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) erteilt worden. So sind z. B. dem Auswärtigen Amt, dem Bundesministerium des Inneren und dem Präsidenten des Bundesrates Ausnahmegenehmigungen zur Befreiung von der Befolgung verschiedener Parkvorschriften erteilt worden. Solche Ausnahmegenehmigungen werden – aus Sicherheitsgründen – erteilt, soweit dies zur Erfüllung der dienstlichen Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dringend geboten ist.

24. Ist es richtig, dass nach dem EU-Rahmenbeschluss zur gegenseitigen Anerkennung und Vollstreckung von Geldsanktionen die Bagatellgrenze für Verkehrsverstöße in Zukunft erst ab einem Bußgeld von 70 Euro vorliegt, und welche Auswirkungen hat dies nach bisherigem und nach neuem Bußgeldrecht für die Bundesrepublik Deutschland?

Nach Artikel 7 Abs. 2 Buchstabe h des Rahmenbeschlusses 2005/214/JI kann die zuständige Behörde des Vollstreckungsstaates die Anerkennung und Vollstreckung der (ausländischen) Entscheidung verweigern, wenn die verhängte Geldstrafe oder Geldbuße unter 70 Euro oder dem Gegenwert dieses Betrages liegt. Die Auswirkung besteht darin, dass Bußgeldentscheidungen im Ausland dann nicht vollstreckt werden müssten, wenn die Geldbuße weniger als 70 Euro beträgt.

