

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 16/9860 –**

Auswirkungen von Bußgelderhöhungen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung weist in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP zu Auswirkungen und Angemessenheit der geplanten Bußgeld-erhöhung (Bundestagsdrucksache 16/9723) zu Recht darauf hin, dass die Akzeptanz der Regeln wichtig für den Erfolg von Unfallprävention ist. Akzeptanz setzt jedoch auch die Transparenz und Nachvollziehbarkeit von Regeln und Sanktionen und die Überzeugung von deren Angemessenheit und Wirksamkeit voraus. Ein wichtiger Anhaltspunkt hierfür ist stets die Vergangenheit: Der unvoreingenommene Blick zurück gibt hilfreichen Aufschluss über die Folgen und Erfolge politischer Maßnahmen – aber auch über die Angemessenheit zum Beispiel einer Anpassung von Bußgeldern. So erscheint es zum Beispiel sinnvoll, anhand der bisherigen Erfahrungen zu überprüfen, ob eine deutliche Erhöhung der Bußgeldsätze eine wesentliche Verhaltensänderung bei Kraftfahrzeug- und Lastkraftwagenfahrern bewirkt und inwieweit sich tatsächlich die Relation zwischen den verfügbaren Einkommen und der Bußgeldhöhe entwickelt hat. Auf entsprechende Fragen der Fraktion der FDP in der besagten Kleinen Anfrage hat die Bundesregierung indes nur erklärt, dass „bei der Unfallprävention der Ahndung rechtswidrigen Verhaltens eine herausragende Rolle zukommt.“

1. Wie hat sich die Höhe der Bußgelder für Verstöße gegen das Verbot des Fahrens unter dem Einfluss von Alkohol oder anderer Drogen seit 1974 entwickelt (bitte aufgliedert nach den jeweils geltenden Stufen), und in welcher Relation stand das Bußgeld zum Zeitpunkt seiner Einführung bzw. Erhöhung im Vergleich zum durchschnittlich verfügbaren Einkommen eines Arbeitnehmers in der Bundesrepublik Deutschland?

Die gesetzlichen Regelungen zum Bußgeldtatbestand des Fahrens unter Alkoholeinfluss (§ 24a Abs. 1 und 4 des Straßenverkehrsgesetzes – StVG) haben sich seit 1974 wie folgt entwickelt: Am 1. Januar 1974 betrug die Bußgeldobergrenze

3 000 DM. Mit der Einführung des Euro wurde diese Obergrenze zum 1. Januar 2001 mit 1 500 Euro neu festgesetzt. Verbindliche Bußgeldregelsätze sind mit der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) mit Wirkung vom 1. Januar 1990 eingeführt worden. Sie betragen bei der ersten Zuwiderhandlung 500 DM, bei der zweiten Zuwiderhandlung 1 000 DM und bei der dritten Zuwiderhandlung 1 500 DM (Nrn. 68, 68.1, 68.2 BKat). Am 1. Januar 2001 sind diese Bußgeldregelsätze im Zuge der Euro-Einführung neu festgesetzt worden. Die Regelsätze betragen seitdem 250 Euro für den ersten, 500 Euro für den zweiten und 750 Euro für den dritten Verstoß. Geringere Bußgeldsätze haben zeitweilig im Zusammenhang mit der Absenkung der Promillegrenze von 0,8 Promille auf 0,5 Promille gegolten. Der Bußgeldtatbestand des Fahrens unter der Wirkung eines berauschenden Mittels (§ 24a Abs. 2, 4 StVG) wurde mit Wirkung vom 28. April 1998 eingeführt. Die Bußgeldobergrenze betrug am 28. April 1998 3 000 DM und ist zum 1. Januar 2001 mit 1500 Euro neu festgesetzt worden.

Der Bundesregierung sind regelmäßige statistische Daten über das durchschnittliche verfügbare Einkommen eines Arbeitnehmers nicht bekannt. Nachstehend wird deshalb die Entwicklung des verfügbaren Einkommens der Privathaushalte dargestellt:

Verfügbares Einkommen der Privathaushalte
– früheres Bundesgebiet –

	DM je Haushalt ¹
1972	22 500
1973	24 000
1974	25 200
1975	27 300
1976	29 100
1977	30 700
1978	32 700
1979	35 000
1980	36 200
1981	37 300
1982	38 100
1983	39 300
1984	40 500
1985	41 700
1986	44 300
1987	45 400
1988	47 600
1989	49 200
1990	53 200

(Quelle: Statistisches Bundesamt)

¹ Einschließlich nicht entnommener Gewinne der Unternehmen ohne eigene Rechtspersönlichkeit

– Gesamtdeutschland –

	Euro je Haushalt ²
1991	26 000
1992	
1993	
1994	
1995	29 100
1996	29 500
1997	29 800
1998	30 300
1999	30 800
2000	31 600
2001	32 500
2002	32 400
2003	32 700
2004	33 200
2005	33 700

(Quelle: Statistisches Bundesamt)

² Verfügbares Einkommen nach dem Ausgabenkonzept bereinigt um unterstellte Einkommen aus eigenem genutztem Wohneigentum und konsumierte Finanzserviceleistungen sowie Vermögenseinkommen aus Versicherungsverträgen, Erstattungen privater Krankenversicherungen und Beihilfezahlungen

2. Wie hat sich die Zahl der festgestellten Verstöße gegen das Verbot des Fahrens unter dem Einfluss von Alkohol oder anderer Drogen seit 1974 entwickelt (bitte aufgegliedert nach den jeweils geltenden Stufen), und in welcher Relation stand die Zahl der Verstöße im Vergleich zur Anzahl der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge?

Aus der nachfolgenden Tabelle ergibt sich die im Verkehrszentralregister eingetragene Anzahl der Alkohol- und Drogenverstöße:

	Jahr			
	1974	1990	1998 ³	2007
1. Anzahl der im Verkehrsregister als Straftaten eingetragenen Alkoholverstöße	160 000 ¹	180 000 ²	x	130 654
2. Anzahl der im Verkehrsregister als Straftaten eingetragenen Drogenverstöße (ohne Alkohol)	keine Angabe	< 500	x	2 828
3. Anzahl der im Verkehrsregister als Ordnungswidrigkeiten eingetragenen Drogenverstöße (ohne Alkohol)	x	x	1 105 ³	24 808
4. Anzahl zugelassener Kraftfahrzeuge ⁴	20 626 523	35 748 278	49 586 488	55 511 374

(Quelle: Bericht des Kraftfahrt-Bundesamtes)

- ¹ Zahl nicht verfügbar, daher ersatzweise aus einer 0,6-Prozent-Stichprobe hochgerechnete Zahl zum Jahr 1975 aus dem gemeinsamen Forschungsvorhaben von BAST und KBA „Auswertung des VZR als Mittel der Effizienzkontrolle“ von 1976
- ² Zahl nicht verfügbar, daher ersatzweise eine aus drei 1-Prozent-Stichproben hochgerechnete Zahl aus den Jahren 1990 bis 1992 aus dem Forschungsbericht der BAST „Entwicklung einer nutzerorientierten Grundstatistik zum VZR“
- ³ Zahlen des Jahres 1998 nicht verfügbar, daher ersatzweise die Zahl aus dem Jahr 1999
- ⁴ bis einschließlich 1990 alte Bundesländer; Zählungstichtag: 1. Juli, ab 2002 1. Januar

3. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Rückgang an Verstößen gegen das Verbot des Fahrens unter dem Einfluss von Alkohol oder anderer Drogen ein, der durch die geplante Erhöhung der Bußgelder erreicht werden soll?

Die Bundesregierung geht aufgrund der Erfahrungen, die vor allem mit der Bußgeldregelung für Gurtverstöße gesammelt worden sind sowie aufgrund in- und ausländischer Untersuchungen zur präventiven Wirkung von Sanktionen davon aus, dass durch die Anhebung der Bußgeldregelsätze die Kraftfahrer wirksamer als bisher davon abgehalten werden, Alkohol- und Drogendelikte zu begehen. Das gilt insbesondere für den Wiederholungsfall.

4. Wie hat sich die Höhe der Bußgelder (Mindest- und Höchstsatz) für Verstöße gegen innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen seit 1974 entwickelt, und in welcher Relation stand das Bußgeld zum Zeitpunkt seiner Erhöhung im Vergleich zum durchschnittlich verfügbaren Einkommen eines Arbeitnehmers in der Bundesrepublik Deutschland?

Für Verstöße gegen innerörtliche und gleichermaßen außerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen gilt zurzeit der einheitliche Bußgeldrahmen des § 17 Abs. 1 des Ordnungswidrigkeitengesetzes (OWiG). Dieser Bußgeldrahmen ist mit Wirkung vom 2. Januar 1975 eingeführt worden. Die Bußgelduntergrenze betrug zum Zeitpunkt des Inkrafttretens 5 DM, die Bußgeldobergrenze 1 000 DM. Mit Wirkung vom 1. März 1998 betrug die Bußgelduntergrenze 10 DM und die Bußgeldobergrenze 2 000 DM. Im Zuge der Euro-Einführung am 1. Januar 2001 sind beide Grenzen neu festgesetzt worden, die Untergrenze mit 5 Euro, die Obergrenze mit 1 000 Euro. Dieser Rahmen (Mindest- und Höchstsatz) wird durch die Bußgeldregelsätze der BKatV nicht tangiert.

5. Wie hat sich die Zahl der festgestellten Verstöße gegen innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen seit 1974 entwickelt (sofern möglich bitte aufgliedert nach Schwere des Verstoßes), und in welcher Relation stand die Zahl der Verstöße im Vergleich zur Anzahl der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge?

Die nachfolgende Tabelle gibt die Anzahl der innerörtlichen und außerörtlichen Geschwindigkeitsverstöße für die Jahre 2004, 2005, 2006 wieder. Längere Zeitreihen sind im Rahmen der für die Beantwortung dieser Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht ermittelbar gewesen.

	2004	2005	2006
innerorts	1,35 Mio.	1,54 Mio.	1,63 Mio.
außerorts (inkl. Autobahnen)	1,35 Mio.	1,45 Mio.	1,41 Mio.
KFZ-Bestand (ohne Anhänger)	54,52 Mio.	54,91 Mio.	55,51 Mio.

(Quelle: Bericht des KBA)

6. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Rückgang an Verstößen gegen innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen ein, der durch die geplante Erhöhung der Bußgelder erreicht werden soll?

Aus den in der Antwort zu Frage 3 genannten Gründen geht die Bundesregierung davon aus, dass durch die Anhebung der Bußgeldregelsätze die Kraftfahrer wirksamer als bisher davon abgehalten werden, Verstöße gegen innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen zu begehen. Das gilt insbesondere für den Wiederholungsfall.

7. Wie hat sich die Höhe der Bußgelder (Mindest- und Höchstsatz) für Verstöße gegen außerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen seit 1974 entwickelt, und in welcher Relation stand das Bußgeld zum Zeitpunkt seiner Erhöhung im Vergleich zum durchschnittlich verfügbaren Einkommen eines Arbeitnehmers in der Bundesrepublik Deutschland?

Auf die Antworten zu den Fragen 1 und 4 wird verwiesen.

8. Wie hat sich die Zahl der festgestellten Verstöße gegen außerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen seit 1974 entwickelt (sofern möglich bitte aufgegliedert nach Schwere des Verstoßes), und in welcher Relation stand die Zahl der Verstöße im Vergleich zur Anzahl der in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

9. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Rückgang an Verstößen gegen außerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen ein, der durch die geplante Erhöhung der Bußgelder erreicht werden soll?

Die in der Antwort zu Frage 6 genannten Erwartungen gelten auch für Verstöße gegen außerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen.

10. Wie hat sich die Zahl der im Jahr durchgeführten Verkehrskontrollen seit 1974 entwickelt, und in welcher Relation stand die Zahl der Verkehrskontrollen im Vergleich zur Anzahl der jeweils in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge?

Auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Ausrichtungen und Angemessenheit der geplanten Bußgelderhöhung“ der Fraktion der FDP (Bundestagsdrucksache 16/9723, Fragen 14 und 15) wird verwiesen.

11. Wie hat sich die Zahl der Verfahren wegen Bußgeldern für Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr vor deutschen Amtsgerichten und Oberlandesgerichten seit 1974 entwickelt, und wie hoch war jeweils der Anteil solcher Verfahren an den insgesamt vor den genannten Gerichten geführten Verfahren?

Die Entwicklung der Gesamtzahl der erledigten Straf- und Bußgeldverfahren und der Bußgeldverfahren, die eine Ordnungswidrigkeit im Straßenverkehr betreffen, kann der folgenden Tabelle entnommen werden.

Jahr	Amtsgerichte			Oberlandesgerichte		
	Straf- u. Bußgeldverfahren	Bußgeldverfahren wg. OWi im Straßenverkehr		Straf- u. Bußgeldverfahren	Bußgeldverfahren wg. OWi im Straßenverkehr	
	insgesamt	insgesamt	%-Anteil	insgesamt	insgesamt	%-Anteil
1974	972 336	362 084	37,2	13 162	5 123	38,9
1980	1 431 635	615 763	43,0	18 632	8 093	43,4
1985	1 472 538	668 991	45,4	13 683	5 043	36,9
1990	978 518	313 676	32,1	11 822	4 710	39,8
1995	1 186 520	377 920	31,9	13 576	7 727	56,9
2000	1 208 605	327 062	27,1	12 796	6 236	48,7
2001	1 187 646	311 329	26,2	11 898	5 888	49,5
2002	1 203 544	310 409	25,8	11 553	5 712	49,4
2003	1 237 567	320 820	25,9	12 249	6 190	50,5
2004	1 278 012	346 669	27,1	12 925	6 687	51,7
2005	1 298 841	370 029	28,5	13 273	7 063	53,2
2006	1 239 628	354 994	28,6	14 008	7 645	54,6

Quelle: Statistisches Bundesamt (Hrsg.), zuletzt Fachserie 10, Reihe 2.3, Strafgerichte, Tabellen 1.1 und 6.1. Zahlen bis 1990 für die ehemalige Bundesrepublik; Zahlen seit 1995 für Deutschland.

12. Wie hoch ist jeweils die Zahl der Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr, die in den Jahren 2006 und 2007 begangen wurden, die (wäre seinerzeit bereits der erhöhte Bußgeldkatalog zur Anwendung gekommen) zusätzlich zu den bisher in dieser Höhe geahndeten Ordnungswidrigkeiten mit über 100 oder 150 Euro Bußgeld bestraft worden wären, und wie hoch wären schätzungsweise insgesamt die Mehreinnahmen für die Länder ausgefallen?
13. Wie hoch schätzt die Bundesregierung für das Jahr nach der Einführung des neuen Bußgeldkataloges die Zahl der Ordnungswidrigkeiten, die nach dem bisher geltenden Bußgeldkatalog mit einem Bußgeld von unter 100 Euro geahndet worden wären und zukünftig mit einer Geldbuße von über 100 oder 150 Euro bestraft werden, und wie hoch würden schätzungsweise insgesamt die Mehreinnahmen für die Länder ausfallen?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine ausreichenden Ausgangsdaten für eine solche Schätzung vor.

