

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Matthias Gastel, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/5358 –**

Angemessenheit des Bußgeldkatalogs

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit August 2014 erarbeitet eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe Empfehlungen zur Anpassung des Bußgeldkatalogs (BKat). Vergleicht man die Bußgelder für das „Zuparken“ von Behindertenparkplätzen, Geh- und Radwegen sowie das „Parken in der zweiten Reihe“ in Deutschland mit mehreren EU-Ländern, so kommen die Fragesteller zu der Erkenntnis, dass Deutschland 75 Prozent unter dem Durchschnitt der Bußgelder anderer Länder liegt. Deutschland ist Schlusslicht in diesem Vergleich.

Immer häufiger werden durch das regelwidrige Verhalten einiger Pkw-Fahrer Fußgänger, Rollstuhlfahrer, Radfahrer, aber auch der öffentliche Verkehr und der Autoverkehr durch das „Parken in der zweiten Reihe“ behindert. Insbesondere bei öffentlichen Verkehrsunternehmen geht eine wachsende Zahl von Betriebsstörungen auf diese Ordnungswidrigkeit zurück. Verspätungen, Verlust von Anschlussverbindungen und aus dem Takt geratene Umlaufpläne mit entsprechenden wirtschaftlichen Schäden sind die Folge dieser Missachtung der Verkehrsregeln. Letztlich behindern zugeparkte Kreuzungen und verengte Straßen auch das Durchkommen von Rettungssanitätern und Feuerwehren, bei denen jede Sekunde zählt.

Offenbar entfaltet das vergleichsweise niedrige Bußgeld von 20 Euro für Falschparken gepaart mit einer niedrigen Kontrolldichte immer weniger einen verhaltenswirksamen Effekt oder gar eine abschreckende Wirkung.

Ganz anders bisher dagegen das Vorgehen der Bundesregierung beim „Schwarzfahren“ in öffentlichen Verkehrsmitteln: Das so genannte erhöhte Beförderungsentgelt schlägt künftig mit 60 statt 40 Euro zu Buche. Ausdrücklich wird angeführt, dass nur mehr Abschreckung gegen „Schwarzfahren“ hilft.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Nach Auffassung der Bundesregierung können Verkehrsteilnehmer durch entsprechende Aufklärung, Ausbildung und Verkehrserziehung positiv beeinflusst werden. Weiterhin kommt hierbei der Ahndung rechtswidrigen Verhaltens eine herausragende Rolle zu. Voraussetzungen für die optimale Wirkung von Verkehrssanktionen sind deren sinnvolle Ausgestaltung, nachhaltige und spürbare Überwachungsmaßnahmen sowie die Akzeptanz dieser Regeln für die Verkehrsteilnehmer. Die Bußgeldandrohungen anderer EU-Länder stellen vor diesem Hintergrund für die Bewehrung einzelner Zuwiderhandlungen im Bußgeldkatalog kein entscheidendes Leitbild dar.

Die Bemessung der Regelbußgeldsätze des Bußgeldkatalogs (Anlage zu § 1 Absatz 1 der Bußgeldkatalog-Verordnung – BKatV) berücksichtigt zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit eine Abstufung der Geldbußen für die verschiedenen im Straßenverkehr auftretenden Verstöße. Maßgebliche Kriterien sind der Vorwurf, der den Täter trifft, und das Gefahrenpotenzial, das die jeweilige Tat hervorruft. Von den Regelsätzen des Bußgeldkatalogs, die von gewöhnlichen Tatumständen ausgehen, kann bei Vorliegen besonderer Gründe abgewichen werden (§ 1 Absatz 2 BKatV).

Die Überwachung und Ahndung der in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) festgelegten Verkehrsregeln und die dabei im Einzelfall zu treffenden Maßnahmen ist nach der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes (Artikel 83 und 84 des Grundgesetzes – GG) eine eigene Angelegenheit der Länder. Der Bund verfügt bezüglich der im Einzelnen ergriffenen Maßnahmen weder über Eingriffs- noch Weisungsrechte.

1. Wie setzt sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Bund-Länder-Arbeitskreis zur Überarbeitung des Bußgeldkatalogs genau zusammen, und wer sind die Teilnehmer?

Auf die Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann vom 2. Januar 2015 auf die Schriftliche Frage 46 des Abgeordneten Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) auf Bundestagsdrucksache 18/3711 wird verwiesen.

2. Welche grundsätzliche Zielstellung verfolgt die Bundesregierung in dem Bund-Länder-Arbeitskreis?
3. Bis wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit Ergebnissen Empfehlungen bzw. Zwischenergebnissen zu rechnen?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die gesetzlichen Regelungen zur Reform des Verkehrszentralregisters und des Punktesystems (VZR-Reform) sind am 1. Mai 2014 in Kraft getreten. Sowohl der Deutsche Bundestag als auch der Bundesrat hatten die Bundesregierung im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zu einer Überarbeitung der BKatV im Nachgang zur VZR-Reform aufgefordert. Es soll geprüft werden, ob eine weitergehende Anpassung der BKatV mit Blick auf das Gesamtgefüge vorgenommen werden muss. Im Rahmen dieser Überarbeitung sollen alle Tatbestände der BKatV auf ihre unterschiedlich gewichteten Zuwiderhandlungen und ihre Verhältnismäßigkeit überprüft und ggf. entsprechend angepasst werden.

Die Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen. Derzeit kann nicht prognostiziert werden, wann mit Ergebnissen zu rechnen ist.

4. Welche Impulse will die Bundesregierung im Bund-Länder-Arbeitskreis setzen, um die Ziele des Verkehrssicherheitsprogramm 2011 zu erreichen?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und die Antwort zu den Fragen 2 und 3 wird verwiesen.

5. Hat die Bundesregierung die Absicht, den Gedanken von Rücksicht im Verkehr von Autofahrern gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern stärker in den Bußgeldkatalog zu integrieren?

Die Verhaltensvorschrift des § 1 Absatz 2 StVO gilt für alle Verkehrsteilnehmer und ist bereits Rechtsgrundlage für die Tatbestände der Nummern 1 bis 1.5 des Bußgeldkatalogs sowie für Qualifizierungstatbestände der Behinderung, Gefährdung oder Sachbeschädigung. Im Übrigen wird die Grundregel des § 1 StVO auch mit der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ (siehe Antwort zu Frage 15) verfolgt.

6. Hält die Bundesregierung die im europäischen Vergleich vergleichsweise niedrigen Bußgelder für Parken auf dem Geh- und Radweg, in „zweiter Reihe“ und auf Behindertenparkplätzen noch für angemessen, um eine Verhaltensänderung zu erreichen?

Wenn ja, wie will die Bundesregierung dann die Einhaltung der Verkehrsregeln in diesem Bereich verbessern?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und die Antwort zu den Fragen 2 und 3 wird verwiesen.

7. In welcher Weise wird die Bundesregierung die Höhe der Bußgelder für „Falschparken“ in anderen EU-Ländern bei der Überarbeitung des Bußgeldkatalogs miteinbeziehen, und inwieweit hält sie die Höhe der Bußgelder in anderen EU-Ländern für vorbildlich, um einen positiven Effekt bei der Verringerung von Verkehrsverstößen zu erzielen?
8. Warum sind die Bußgelder für „Falschparken“ bislang nicht auf EU-Niveau harmonisiert worden?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Innerhalb der Europäischen Union sind weder das Verhaltensrecht im Straßenverkehr noch die entsprechenden Sanktionen bei Verkehrsverstößen harmonisiert. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die jeweiligen Verhaltensvorschriften historisch gewachsen und durch geografische Gegebenheiten eines Landes (z. B. Topographie, Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsdichte) sowie durch die Einstellung der Bürger und nationale Sicherheitsstrategien etc. geprägt sind. Vor diesem Hintergrund werden der Sanktionen für Verkehrsverstöße in jedem Staat anhand des jeweils geltenden nationalen Rechts ausgerichtet – auch in Abhängigkeit der jeweiligen Polizeipräsenz und Verkehrsüberwachungs-dichte. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und die Antwort zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

9. Wie bewertet die Bundesregierung die Anpassung des erhöhten Beförderungsentgelts („Schwarzfahren“), bei dem ausdrücklich auch auf Abschreckung gesetzt wird, im Kontext der jetzigen Höhe der Bußgelder für Falschparken?

Ist die Bundesregierung der Meinung, dass die Allgemeinheit durch „Schwarzfahrer“ mehr geschädigt wird als durch Falschparker, die Radfahrer, Fußgänger und Kfz-Fahrer gefährden oder behindern?

Bei einem erhöhten Beförderungsentgelt handelt es sich nicht um eine Geldbuße im Sinne einer verwaltungsrechtlichen Sanktion für eine Ordnungswidrigkeit, sondern – nach herrschender Meinung – um eine Vertragsstrafe. Es ist daher, insbesondere hinsichtlich seiner Bemessung, nicht vergleichbar mit der Zumessung von Geldbußen für Parkverstöße.

10. Wie hoch müsste nach Auffassung der Bundesregierung eine verhaltenswirksame Höhe eines Bußgeldes für das Falschparken sein?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und die Antwort zu den Fragen 2 und 3 wird verwiesen.

11. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass die derzeitige Höhe der Bußgelder für das Falschparken mit der Gefährdung und Behinderung Dritter ausreichend hoch ist?

Wenn ja, wie will die Bundesregierung dann die Einhaltung der Verkehrsregeln in diesem Bereich verbessern?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und die Antwort zu den Fragen 2 und 3 wird verwiesen.

12. Welche Informationen hat die Bundesregierung über die zentrale Erfassung von Verwarnungs- und Bußgeldverfahren und die Entwicklung der jeweiligen Verkehrsverstöße sowie die Höhe der insgesamt verhängten Bußgelder?

Der Bund verfügt weder über umfassende Kenntnisse zum üblichen Handeln der Landesbehörden noch über entsprechende Fallzahlen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

13. Welche Informationen hat die Bundesregierung über die Entwicklung von Betriebsstörungen bei öffentlichen Verkehrsbetrieben, die auf das „Parken in zweiter Reihe“ zurückgehen?

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist Aufgabe der Länder. Die Bundesregierung hat daher keine Informationen über Betriebsstörungen bei öffentlichen Verkehrsbetrieben durch „Parken in zweiter Reihe“.

14. Was unternimmt die Bundesregierung, um die zunehmenden Fahrten von Lieferdiensten in Innenstädten und das hier weit verbreitete „Parken in der zweiten Reihe“ in regelkonforme Bahnen zu bringen?
15. Plant die Bundesregierung Kampagnen, um Lieferdienste (KEP-Dienste – Kurier-, Express- und Paketdienste) auf die Notwendigkeit regelkonformen Verhaltens hinzuweisen?

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

Separate Kampagnen für Lieferdienste sind nicht vorgesehen. Die Verkehrssicherheitskampagne des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) „Runter vom Gas“ adressiert alle Verkehrsteilnehmer, auch die Fahrer von Lieferdiensten. So ist beispielsweise im Rahmen dieser Kampagne in der aktuellen Lkw-Pkw-Verständnisbroschüre das Thema Parken in Ladezonen neben weiteren Verkehrssicherheitsbotschaften aufgegriffen worden. Ziel aller Aktionen dieser Kampagne ist es, Verkehrsteilnehmer für die Gefahren im Straßenverkehr zu sensibilisieren und zur gegenseitigen Rücksichtnahme zu motivieren.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

16. Wie will die Bundesregierung die Behinderung von Einsatzfahrzeugen von Rettungsdiensten und der Feuerwehr künftig im Bußgeldkatalog sanktionieren?

Auf die Antwort zu den Fragen 2 und 3 wird verwiesen.

Bußgelder im Zusammenhang mit Straßenlärm

17. Hält die Bundesregierung ein Bußgeld in Höhe von unter Umständen lediglich 15 Euro für Lkw, die verbotswidrig eine innerörtliche Straße befahren, die aus Gründen des Schutzes von Anwohnern vor Lärm für Lkw (mit Ausnahme Anlieger) gesperrt oder mit einem nächtlichen Lkw-Fahrverbot versehen ist, für angemessen und geeignet, um Lkw-Ausweichverkehre in Wohnlagen zu vermeiden?

Wenn ja, weshalb?

Wenn nein, was gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und die Antwort zu den Fragen 2 und 3 wird verwiesen.

18. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Bußgeld für einen fehlenden „dB-Eater“ (demontierte „Dezibel-Killer“) mindestens bei einem Motorrad?
19. Hält die Bundesregierung die Bußgeldhöhe für einen fehlenden „dB-Eater“ (demontierte „Dezibel-Killer“) bei einem Motorrad für angemessen angesichts der Tatsache, dass der Lärm von vielen Motorrädern als sehr belästigend empfunden wird und Fachleute davon ausgehen, dass rund 30 Prozent aller Motorräder dahingehend manipuliert werden, dass sie höhere Fahrgeräusche erzeugen (www.motorradlaerm.de/sachinformationen/technische-manipulation/) und außerdem Kontrollen nur mit sehr hohem Aufwand möglich sind?

Wenn ja, weshalb?

Wenn nein, was gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wird an einer genehmigten Auspuffanlage eines Kraftfahrzeugs der „Dezibel-Killer“ demontiert, so erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen. Wird ein solches Fahrzeug im Rahmen einer Verkehrskontrolle angetroffen, so liegt eine Ordnungswidrigkeit vor, welche aufgrund der vorsätzlichen Begehung für den Fahrer mit 180 Euro (Bußgeldkatalog lfd. Nr. 214b.2) bzw. für den Halter mit 270 Euro (Bußgeldkatalog lfd. Nr. 189b.2) geahndet werden kann.

Dem BMVI ist es nicht möglich, Einzelheiten zum praktischen Vollzug anzuordnen. Die Sicherstellung von unzulässigen Schalldämpfern ist jedoch im Rahmen von Verkehrskontrollen in einigen Regionen Deutschlands bereits heute gängige Praxis. Ebenfalls wird die Weiterfahrt der betroffenen Fahrzeuge mancherorts erst nach der Wiederherstellung des vorschriftenkonformen Zustandes gestattet. Das BMVI hat sich auf der Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2011 für verstärkte Kontrollen der Geräuschemissionen bei Motorrädern durch die Länder eingesetzt. Der Antrag hat keine Unterstützung gefunden.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

