

10.03.89

VP - In - R

34 Seiten

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Verordnung über Regelsätze für Geldbußen und über die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung - BKatV)

A. Zielsetzung

Durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 28. Dez. 1982 (BGBl. I S. 2090) wurde u. a. § 26a in das Straßenverkehrsgesetz eingefügt, der den Bundesminister für Verkehr ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates einen bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog zu erlassen.

B. Lösung

Die Ermächtigung des § 26a Straßenverkehrsgesetz wird mit dieser Verordnung in Anspruch genommen.

Der als Anlage zur Verordnung beigefügte Bußgeldkatalog enthält einen Tatbestandskatalog von Verkehrsordnungswidrigkeiten mit Angabe der Geldbußen von mindestens 80 DM bzw. der Dauer des Fahrverbots. Die Verordnung selbst stellt Grundsätze für die Anwendung des Katalogs auf.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Auswirkungen auf die Haushalte des Bundes, der Länder und der Gemeinden sind nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf die Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau ergeben sich nicht.

Es entstehen lediglich verwaltungsinterne Umstellungsaufwendungen.

10.03.89

VP - In - R

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Verordnung über Regelsätze für Geldbußen und über die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung - BKatV)

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
121 (323) - 920 01 - Str 109/89

Bonn, den 10. März 1989

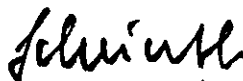
An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr zu erlassende

Verordnung über Regelsätze für Geldbußen und über die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung - BKatV)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.


(Dr. Schäuble)

**Verordnung
über
Regelsätze für Geldbußen und über die Anordnung eines
Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr
(Bußgeldkatalog-Verordnung - BKatV)**

Vom

Auf Grund des § 26a des Straßenverkehrsgesetzes, eingefügt durch Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090), wird verordnet:

§ 1

(1) Bei Ordnungswidrigkeiten nach den §§ 24 und 24a des Straßenverkehrsgesetzes, die in der Anlage zu dieser Verordnung (Bußgeldkatalog) aufgeführt sind, ist eine Geldbuße nach den dort bestimmten Beträgen festzusetzen.

(2) Die im Bußgeldkatalog bestimmten Beträge sind Regelsätze, die von fahrlässiger Begehung und gewöhnlichen Tatumständen ausgehen. Etwaige Eintragungen des Betroffenen im Verkehrszentralregister sind nicht berücksichtigt, soweit nicht in den Nummern 68.1 und 68.2 des Bußgeldkatalogs etwas anderes bestimmt ist.

(3) Wird ein Tatbestand der Nummer 55.1 in Verbindung mit der Tabelle 3 des Anhangs oder der Nummern 60, 62 oder 62.1 bis 62.3 des Bußgeldkatalogs vom Halter eines Kraftfahrzeugs verwirklicht, so ist derjenige Regelsatz anzuwenden, der in diesen Fällen für das Anordnen oder Zulassen der Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeugs durch den Halter vorgesehen ist.

(4) Die Regelsätze erhöhen sich bei Vorliegen einer Gefährdung oder Sachbeschädigung nach der Tabelle 4 des Anhangs des Bußgeldkatalogs.

(5) Wird von dem Führer eines kennzeichnungspflichtigen Kraftfahrzeugs mit gefährlichen Gütern oder eines Kraftomnibusses mit Fahrgästen ein Tatbestand

1. der Nummern 3, 7, 9, 9.1, 9.1.1, 60, 62, 62.1 bis 62.3 oder
2. der Nummern 6.1 oder 6.2, jeweils in Verbindung mit der Tabelle 2 des Anhangs oder
3. der Nummern 55.1 oder 55.2, jeweils in Verbindung mit der Tabelle 3 des Anhangs,

des Bußgeldkatalogs verwirklicht, so erhöht sich der dort genannte Regelsatz, auch in den Fällen des Absatzes 4, jeweils um die Hälfte, höchstens jedoch auf 450 Deutsche Mark. Der nach Satz 1 erhöhte Regelsatz ist auch anzuwenden, wenn der Halter die Inbetriebnahme eines kennzeichnungspflichtigen Kraftfahrzeugs mit gefährlichen Gütern oder eines Kraftomnibusses mit Fahrgästen in den Fällen

1. der Nummern 51.1, 51.2, 51.2.1 bis 51.2.3, 51.3, 61 oder
2. der Nummern 56.1 oder 56.2, jeweils in Verbindung mit der Tabelle 3 des Anhangs,

des Bußgeldkatalogs anordnet oder zuläßt.

(6) Werden durch eine Handlung mehrere Tatbestände des Bußgeldkatalogs verwirklicht, so ist nur ein Regelsatz, bei unterschiedlichen Regelsätzen der höchste, anzuwenden. Dieser kann angemessen erhöht werden, höchstens jedoch auf 450 Deutsche Mark.

(7) Bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24 des Straßenverkehrsgesetzes, die von nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern begangen werden, ist, sofern der Bußgeldkatalog nicht besondere Tatbestände für diese Verkehrsteilnehmer enthält, der Regelsatz um die Hälfte zu ermäßigen. Beträgt der nach Satz 1 ermäßigte Regelsatz weniger als 80 Deutsche Mark, so soll eine Geldbuße nur festgesetzt werden, wenn eine Verwarnung mit Verwarnungsgeld nicht erteilt werden kann.

§ 2

(1) Bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24 des Straßenverkehrsgesetzes kommt die Anordnung eines Fahrverbots (§ 25 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes) wegen grober Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers in der Regel in Betracht, wenn ein Tatbestand

1. der Nummern 5.1 bis 5.3, jeweils in Verbindung mit der Tabelle 1 des Anhangs,
2. der Nummern 6.1.5 der Tabelle 2 des Anhangs, soweit die Geschwindigkeit mehr als 100 km/h beträgt, oder der Nummer 6.2.5 der Tabelle 2 des Anhangs oder
3. der Nummern 9.1.1 oder 19.3

des Bußgeldkatalogs verwirklicht wird. Wird in diesen Fällen ein Fahrverbot angeordnet, so ist in der Regel die dort bestimmte Dauer festzusetzen.

(2) Wird ein Fahrverbot wegen beharrlicher Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers zum ersten Mal angeordnet, so ist seine Dauer in der Regel auf einen Monat festzusetzen. Ein Fahrverbot kommt in der Regel in Betracht, wenn

gegen den Führer eines Kraftfahrzeugs wegen einer Geschwindigkeitsüberschreitung von mindestens 26 km/h bereits eine Geldbuße rechtskräftig festgesetzt worden ist und er innerhalb eines Jahres seit Rechtskraft der Entscheidung eine weitere Geschwindigkeitsüberschreitung von mindestens 26 km/h begeht.

(3) Bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24a des Straßenverkehrsgesetzes ist ein Fahrverbot (§ 25 Abs. 1 Satz 2 des Straßenverkehrsgesetzes) in der Regel mit der in den Nummern 68, 68.1 und 68.2 des Bußgeldkatalogs vorgesehenen Dauer anzuordnen.

(4) Wird von der Anordnung eines Fahrverbots ausnahmsweise abgesehen, so soll der für den betroffenen Tatbestand bestimmte Regelsatz angemessen erhöht werden.

§ 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 3 des Gesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090) auch im Land Berlin.

§ 4

Die Verordnung tritt am 1. Januar 1990 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bußgeldkatalog

lfd. Nr.	Tatbestand	StVO	Regelsatz in DM und Fahrverbot
A	Zwiderhandlungen gegen § 24 StVG		
a	Straßenverkehrs-Ordnung		
	<u>Straßenbenutzung durch Fahrzeuge</u>		
1	Gegen das Rechtsfahrgebot verstoßen	§ 2 Abs. 2 § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, 2	
1.1	bei Gegenverkehr, beim Überholtwerden, an Kuppen, in Kurven oder bei Unübersichtlichkeit und dadurch einen anderen gefährdet		80
1.2	auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen und dadurch einen anderen behindert		80
2	Als Führer eines kennzeichnungs- pflichtigen Kraftfahrzeugs mit gefährlichen Gütern bei Sichtweite unter 50 m durch Nebel, Schneefall oder Regen oder bei Schneeglätte oder Glatteis sich nicht so verhalten, daß die Gefährdung eines anderen ausgeschlossen war, insbesondere, obwohl nötig, nicht den nächsten geeigneten Parkplatz aufgesucht	§ 2 Abs. 3 a § 49 Abs. 1 Nr. 2	150
	<u>Geschwindigkeit</u>		
3	Mit zu hoher, nichtangepaßter Geschwindigkeit gefahren bei Unübersichtlichkeit, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen, Bahnübergängen oder bei schlechten Sicht- oder Wetterverhältnissen (z. B. Nebel, Glatteis)	§ 3 Abs. 1 § 19 Abs. 1 Satz 2 § 49 Abs. 1 Nr. 3, 19 Buchstabe a	100
4	Als Fahrzeugführer ein Kind, einen Hilfsbedürftigen oder älteren Menschen gefährdet, insbesondere durch nicht ausreichend verminderte Geschwindigkeit, mangelnde Bremsbereitschaft oder unzureichenden Seitenabstand beim Vorbeifahren oder Überholen	§ 3 Abs. 2 a § 49 Abs. 1 Nr. 3	120

lfd. Nr.	Tatbestand	StVO	Regelsatz in DM und Fahrverbot
5	Zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten mit	§ 3 Abs. 3 Satz 1, Abs. 4 § 49 Abs. 1 Nr. 3 § 18 Abs. 5 Satz 2 § 49 Abs. 1 Nr. 18 § 41 Abs. 2 Nr. 7 (Zeichen 274) § 49 Abs. 3 Nr. 4 § 1 Abs. 3 und § 3 Zonengeschwindig- keits-Verordnung	
5.1	Kraftfahrzeugen der in § 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchstaben a oder b StVO genannten Art		Tabelle 1 Buchstabe
5.2	kennzeichnungspflichtigen Kraftfahrzeugen der in Nr. 5.1 genannten Art mit gefährlichen Gütern oder Kraftomnibussen mit Fahrgästen		Tabelle 1 Buchstabe
5.3	anderen als den in Nr. 5.1 oder 5.2 genannten Kraftfahrzeugen		Tabelle 1 Buchstabe
<u>Abstand</u>			
6	Erforderlichen Abstand von einem vorausfahrenden Fahrzeug (über eine nicht unerhebliche Strecke) nicht eingehalten bei einer Geschwindigkeit einer Geschwindigkeit von	§ 4 Abs. 1 Satz 1 § 49 Abs. 1 Nr. 4	
6.1	mehr als 80 km/h		Tabelle 2 Buchstabe
6.2	mehr als 130 km/h		Tabelle 2 Buchstabe
7	Mit Lastkraftwagen (zulässiges Gesamtgewicht über 2,8 t) oder Kraftomnibus bei einer Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h auf einer Autobahn Mindestabstand von 50 m von einem vorausfahrenden Fahrzeug nicht eingehalten	§ 4 Abs. 3 § 49 Abs. 1 Nr. 4	100

lfd. Nr.	Tatbestand	StVO	Regelsatz in DM und Fahrverbot
<u>Überholen</u>			
8	Außerhalb geschlossener Ortschaft rechts überholt	§ 5 Abs. 1 § 49 Abs. 1 Nr. 5	100
9	Überholt, obwohl nicht übersehen werden konnte, daß während des ganzen Überholvorgangs jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen war, oder bei unklarer Verkehrslage	§ 5 Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 Nr. 1 § 49 Abs. 1 Nr. 5	100
9.1	und dabei Verkehrszeichen (Zeichen 276, 277) nicht beachtet oder Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295, 296) überquert oder überfahren oder der durch Pfeile vorgeschriebenen Fahrtrichtung (Zeichen 297) nicht gefolgt	§ 5 Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 Nr. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 5	150
9.1.1	mit Gefährdung oder Sachbeschädigung	§ 5 Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 Nr. 2 § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, 5	250 
10	Überholt unter Nichtbeachten von Verkehrszeichen (Zeichen 276, 277)	§ 5 Abs. 3 Nr. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 5	80
11	Zum Überholen ausgesichert und dadurch nachfolgenden Verkehr gefährdet	§ 5 Abs. 4 Satz 1 § 49 Abs. 1 Nr. 5	80
<u>Vorfahrt</u>			
12	Vorfahrt nicht beachtet und dadurch einen Vorfahrtberechtigten gefährdet	§ 8 Abs. 2 Satz 2 § 49 Abs. 1 Nr. 8	100
<u>Abbiegen</u>			
13	Abgebogen, ohne Fahrzeug durchfahren zu lassen und dadurch einen anderen gefährdet	§ 9 Abs. 3 Satz 1, 2, Abs. 4 § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, 9	80
14	Beim Abbiegen auf einen Fußgänger keine besondere Rücksicht genommen und ihn dadurch gefährdet	§ 9 Abs. 3 Satz 3 § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, 9	80
<u>Liegenbleiben von Fahrzeugen</u>			
15	Liegegebliebenes mehrspuriges Fahrzeug nicht oder nicht wie vorgeschrieben abgesichert, beleuchtet oder kenntlich gemacht und dadurch einen anderen gefährdet	§ 15, auch i. V. m. § 17 Abs. 4 Satz 1, 3, § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, 15	80

lfd.
Nr.

- 8 -

Tatbestand

StVO

Regelsatz
in DM
und
Fahrverbot

Beleuchtung

- | | | | |
|----|---|--|----|
| 16 | Bei erheblicher Sichtbehinderung durch Nebel, Schneefall oder Regen außerhalb geschlossener Ortschaften am Tage nicht mit Abblendlicht gefahren | § 17 Abs. 3 Satz 1
§ 49 Abs. 1 Nr. 17 | 80 |
|----|---|--|----|

Autobahnen und Kraftfahrstraßen

- | | | | |
|------|--|--|-----|
| 17 | An dafür nicht vorgesehener Stelle eingefahren und dadurch einen anderen gefährdet | § 18 Abs. 2
§ 1 Abs. 2
§ 49 Abs. 1 Nr. 1, 18 | 100 |
| 18 | Beim Einfahren Vorfahrt auf der durchgehenden Fahrbahn nicht beachtet | § 18 Abs. 3
§ 49 Abs. 1 Nr. 18 | 100 |
| 19 | Gewendet, rückwärts oder entgegen der Fahrtrichtung gefahren | § 18 Abs. 7
§ 2 Abs. 1
§ 49 Abs. 1 Nr. 2, 18 | |
| 19.1 | in einer Ein- oder Ausfahrt | | 100 |
| 19.2 | auf der Nebenfahrbahn oder dem Seitenstreifen | | 200 |
| 19.3 | auf der durchgehenden Fahrbahn | | 300 |

300

- | | | | |
|----|--|--|-----|
| 20 | Auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen geparkt (§ 12 Abs. 2 StVO) | § 18 Abs. 8 i. V. m.
§ 49 Abs. 1 Nr. 18 | 80 |
| 21 | Seitenstreifen zum Zweck des schnelleren Vorwärtskommens benutzt | § 2 Abs. 1
§ 49 Abs. 1 Nr. 2 | 100 |

Bahnübergänge

- | | | | |
|----|--|--|-----|
| 22 | Mit einem Fahrzeug den Vorrang eines Schienenfahrzeugs nicht beachtet oder Bahnübergang unter Verstoß gegen die Wartepflicht in § 19 Abs. 2 StVO überquert | § 19 Abs. 1 Satz 1,
Abs. 2 Satz 1, 2,
Abs. 4, 6
§ 49 Abs. 1 Nr. 19
Buchstabe a | 100 |
|----|--|--|-----|

Öffentliche Verkehrsmittel und Schulbusse

- | | | | |
|----|--|--|--|
| 23 | An einem an einer Haltestelle (Zeichen 224) haltenden öffentlichen Verkehrsmittel mit ein- oder aussteigenden Fahrgästen rechts nicht mit mäßiger Geschwindigkeit oder ausreichendem Abstand vorbeigefahren und dadurch einen Fahrgast | | |
|----|--|--|--|

lfd. Nr.	Tatbestand	StVO	Regelsatz in DM und Fahrverbot
23.1	behindert	§ 20 Abs. 1 Satz 3, 4 § 49 Abs. 1 Nr. 19 Buchstabe b	80
23.2	gefährdet	§ 20 Abs. 1 Satz 2, 4 § 49 Abs. 1 Nr. 19 Buchstabe b	100
24	An einem gekennzeichneten Schulbus, der gehalten und Warnblinklicht eingeschaltet hatte, nicht mit mäßiger Geschwindigkeit oder ausreichendem Abstand vorbeigefahren und dadurch ein Schulkind		
24.1	behindert	§ 20 Abs. 1 a Satz 2, 3 § 49 Abs. 1 Nr. 19 Buchstabe b	80
24.2	gefährdet	§ 20 Abs. 1 a Satz 1, 3 § 49 Abs. 1 Nr. 19 Buchstabe b	100
<u>Ladung</u>			
25	Ladung oder Ladeeinrichtung nicht verkehrssicher verstaut oder gegen Herabfallen nicht besonders gesichert und dadurch einen anderen gefährdet	§ 22 Abs. 1 § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, 21	100
<u>Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers</u>			
26	Als Fahrzeugführer nicht dafür gesorgt, daß das Fahrzeug, der Zug, die Ladung oder die Besetzung vorschriftsmäßig war und dadurch die Verkehrssicherheit nicht wesentlich beeinträchtigt war oder die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung nicht wesentlich litt	§ 23 Abs. 1 Satz 2 § 49 Abs. 1 Nr. 22	100
<u>Fußgängerüberwege</u>			
27	An einem Fußgängerüberweg, den ein Bevorrechtigter erkennbar benutzen wollte, das Überqueren der Fahrbahn nicht ermöglicht oder nicht mit mäßiger Geschwindigkeit herangefahren oder an einem Fußgängerüberweg überholt	§ 26 Abs. 1, 3 § 49 Abs. 1 Nr. 24 Buchstabe b	100
<u>Übermäßige Straßenbenutzung</u>			
28	Als Veranstalter erlaubnispflichtige Veranstaltung ohne Erlaubnis durchgeföhrt	§ 29 Abs. 2 Satz 1 § 49 Abs. 2 Nr. 6	80

lfd. Nr.	Tatbestand	StVO	Regelsatz in DM und Fahrverbot
29	Ohne Erlaubnis Fahrzeug oder Zug geführt, dessen Maße oder Gewichte die gesetzlich allgemein zugelassenen Grenzen tatsächlich überschritten oder dessen Bauart dem Führer kein ausreichendes Sichtfeld ließ	§ 29 Abs. 3 § 49 Abs. 2 Nr. 7	80
<u>Sonntagsfahrverbot</u>			
30	Verbotswidrig an einem Sonntag oder Feiertag gefahren	§ 30 Abs. 3 Satz 1 § 49 Abs. 1 Nr. 25	80
31	Als Halter das Fahren an einem Sonntag oder Feiertag angeordnet oder zugelassen	§ 30 Abs. 3 Satz 1 § 49 Abs. 1 Nr. 25	400
<u>Verkehrshindernisse</u>			
32	Gegenstand auf eine Straße gebracht oder dort liegengelassen, obwohl dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden konnte	§ 32 Abs. 1 Satz 1 § 49 Abs. 1 Nr. 27	80
<u>Zeichen der Polizeibeamten</u>			
33	Zeichen oder Haltgebot eines Polizeibeamten nicht befolgt	§ 36 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2, 4, 5 § 49 Abs. 3 Nr. 1	100
<u>Wechsellichtzeichen und Dauerlichtzeichen</u>			
34	Als Fahrzeugführer rotes Wechsellichtzeichen oder rotes Dauerlichtzeichen nicht befolgt	§ 37 Abs. 2 Nr. 1 Satz 7, 8, Nr. 2, Abs. 3 Satz 1, 2 § 49 Abs. 3 Nr. 2	100
<u>Vorschriftszeichen</u>			
35	Unbedingtes Haltgebot (Zeichen 206) nicht befolgt oder trotz Rotlicht nicht an der Haltlinie (Zeichen 294) gehalten und dadurch einen anderen gefährdet	§ 41 Abs. 2 Nr. 1 Buchstabe b, Abs. 3 Nr. 2 § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 3 Nr. 4	100
36	Als Fahrzeugführer in einem Fußgängerbereich (Zeichen 241, 242, 243) einen Fußgänger gefährdet		

lfd. Nr.	Tatbestand	StVO	Regelsatz in DM und Fahrverbot
36.1	bei zugelassenem Fahrzeugverkehr (Zeichen 241, 242 mit Zusatzschild)	§ 41 Abs. 2 Nr. 5 Satz 7 Nr. 2 Satz 2 § 49 Abs. 3 Nr. 4	80
36.2	bei nicht zugelassenem Fahrzeugver- kehr	§ 41 Abs. 2 Nr. 5 Satz 6 Buchstabe a Satz 2, Satz 7 Nr. 1 Satz 2 § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 3 Nr. 4	100
37	Eine für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern (Zeichen 261) oder für Kraftfahrzeuge mit wassergefährdender Ladung (Zeichen 269) gesperrte Straße befahren	§ 41 Abs. 2 Nr. 6 Buchstabe c § 49 Abs. 3 Nr. 4	200
38	Kraftfahrzeug trotz eines Verkehrsverbots bei Smog (Zeichen 270) geführt	§ 41 Abs. 2 Nr. 6 § 49 Abs. 3 Nr. 4	80
<u>Richtzeichen</u>			
39	Als Fahrzeugführer in einem verkehrsbe- ruhigten Bereich (Zeichen 325, 326) einen Fußgänger gefährdet	§ 42 Abs. 4 a Nr. 3 § 49 Abs. 3 Nr. 5	80
40	Auf dem linken von mehreren nach Zeichen 340 markierten Fahrstreifen auf einer Fahrbahn für beide Richtungen überholt und dadurch einen anderen gefährdet	§ 42 Abs. 6 Satz 1 Nr. 1 Satz 3 Buchstabe b Satz 1, Buchstabe c § 1 Abs. 2 § 49 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 3 Nr. 5	80
<u>Verkehrszeichen und Verkehrseinrich- tungen</u>			
41	Einer den Verkehr verbotenden oder be- schränkenden Anordnung, die öffentlich bekanntgemacht wurde, zuwidergehandelt	§ 45 Abs. 4 Halbsatz 2 § 49 Abs. 3 Nr. 7	80
42	Mit Arbeiten begonnen, ohne zuvor Anordnungen eingeholt zu haben, diese Anordnungen nicht befolgt oder Licht- zeichenanlagen nicht bedient	§ 45 Abs. 6 § 49 Abs. 4 Nr. 3	150
<u>Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis</u>			
43	Vollziehbare Auflage einer Ausnahmege- nehmigung oder Erlaubnis nicht befolgt	§ 46 Abs. 3 Satz 1 § 49 Abs. 4 Nr. 4	80

Nr.	Tatbestand	StVZO	Regelsatz in DM und Fahrverbot
-----	------------	-------	---

b Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Erlaubnispflicht bei Beförderung von Fahrgästen mit Kraftfahrzeugen

44	Ohne erforderliche Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung einen oder mehrere Fahrgäste in einem in § 15 d Abs. 1 StVZO genannten Fahrzeug befördert	§ 15 d Abs. 1 § 69 a Abs. 1 Nr. 10	150
----	--	---------------------------------------	-----

45	Als Halter die Fahrgastbeförderung angeordnet oder zugelassen, obwohl der Fahrzeugführer die erforderliche Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nicht besaß	§ 15 d Abs. 3 § 69 a Abs. 1 Nr. 11	150
----	--	---------------------------------------	-----

Betriebsverbot und -beschränkungen

46	Als Halter oder Eigentümer einem Verbot, ein Fahrzeug in Betrieb zu setzen, zuwidergehandelt oder Beschränkungen nicht beachtet	§ 17 Abs. 1 Halbsatz 2 § 69 a Abs. 2 Nr. 1	100
----	---	--	-----

47	Betriebsverbot wegen Verstoßes gegen die Pflichten beim Erwerb des Fahrzeugs nicht beachtet	§ 27 Abs. 3 Satz 4 Halbsatz 1 § 69 a Abs. 2 Nr. 12	80
----	---	--	----

48	Betriebsverbot oder -beschränkung wegen Fehlens einer gültigen Prüfplakette nicht beachtet	§ 29 Abs. 5 Satz 3 Halbsatz 1 § 69a Abs. 2 Nr. 15	80
----	--	---	----

Zulassungspflicht

49	Kraftfahrzeug oder Kraftfahrzeuganhänger ohne die erforderliche Zulassung oder Betriebserlaubnis auf einer öffentlichen Straße in Betrieb gesetzt	§ 18 Abs. 1, 3 Satz 1 § 69 a Abs. 2 Nr. 3	100
----	---	--	-----

Untersuchung der Kraftfahrzeuge und Anhänger

50	Als Halter Fahrzeug zur Haupt- oder Zwischenuntersuchung oder Bremsensonderuntersuchung nicht angemeldet oder vorgeführt bei einer Fristüberschreitung des Anmelde- oder Vorführtermins um mehr als 8 Monate	§ 29 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Nr. 2.1, 2.2 Satz 1, 2, 4, 5, Nr. 2.8 Satz 2, Nr. 3.1 Satz 1, 2, 5 der Anlage VIII § 69 a Abs. 2 Nr. 14	80
----	--	--	----

lfd. Nr.	Tatbestand	StVZO	Regelsatz in DM und Fahrverbot
-------------	------------	-------	---

Verantwortung für den Betrieb der Fahrzeuge

51	Als Halter die Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeugs oder Zuges angeordnet oder zugelassen, obwohl	§ 31 Abs. 2 § 69 a Abs. 5 Nr. 3	
51.1	der Führer zur selbständigen Leitung nicht geeignet war		100
51.2	das Fahrzeug, der Zug, die Ladung oder die Besetzung nicht vorschriftsmäßig war und dadurch die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigt war, insbesondere unter Verstoß gegen eine Vorschrift über		150
51.2.1	Lenkeinrichtungen	§ 31 Abs. 2 i. V. m. § 38 § 69 a Abs. 5 Nr. 3	150
51.2.2	Bremsen	§ 31 Abs. 2 i. V. m. § 41 Abs. 1 bis 12, 15 bis 17 § 69 a Abs. 5 Nr. 3	150
51.2.3	Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen	§ 31 Abs. 2 i. V. m. § 43 Abs. 1 Satz 1 bis 3, Abs. 4 Satz 1, 3 § 69 a Abs. 5 Nr. 3	150
51.3	die Verkehrssicherheit des Kraftfahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung wesentlich litt	§ 31 Abs. 2 § 69 a Abs. 5 Nr. 3,	150

Führung eines Fahrtenbuches

52	Fahrtenbuch nicht ordnungsgemäß geführt, nicht ausgehändigt oder nicht für die vorgeschriebene Dauer aufbewahrt	§ 31 a Satz 2, 3 § 69 a Abs. 5 Nr. 4, 4 a	100
----	---	--	-----

Abmessungen von Fahrzeugen und Zügen

53	Kraftfahrzeug, Anhänger oder Fahrzeugkombination in Betrieb genommen, obwohl die höchstzulässige Breite, Höhe oder Länge überschritten war	§ 32 Abs. 1, 2 § 69 a Abs. 3 Nr. 2	100
----	--	---------------------------------------	-----

lfd. Nr.	Tatbestand	StVZO	Regelsatz in DM und Fahrverbot
54	Als Halter die Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeugs, Anhängers oder einer Fahrzeugkombination angeordnet oder zugelassen, obwohl die höchstzulässige Breite, Höhe oder Länge überschritten war	§ 31 Abs. 2 i. V. m. § 32 Abs. 1, 2 § 69 a Abs. 5 Nr. 3	150
<u>Achslast, Gesamtgewicht, Anhängelast hinter Kraftfahrzeugen</u>			
55	Kraftfahrzeug, Anhänger oder Fahrzeugkombination in Betrieb genommen, obwohl die zulässige Achslast, das zulässige Gesamtgewicht oder die zulässige Anhängelast hinter einem Kraftfahrzeug überschritten war	§ 34 Abs. 2 Satz 1, 2, Abs. 3 Satz 1, 2, 5, 7 § 42 Abs. 1, 2 Satz 2 § 69 a Abs. 3 Nr. 4	
55.1	bei Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t oder Kraftfahrzeugen mit Anhängern, deren zulässiges Gesamtgewicht 2 t übersteigt		Tabelle 3 Buchstabe a
55.2	bei anderen Kraftfahrzeugen bis 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht		Tabelle 3 Buchstabe b
56	Als Halter die Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeugs, eines Anhängers oder einer Fahrzeugkombination angeordnet oder zugelassen, obwohl die zulässige Achslast, das zulässige Gesamtgewicht oder die zulässige Anhängelast hinter einem Kraftfahrzeug überschritten war	§ 31 Abs. 2 i. V. m. § 34 Abs. 2 Satz 1, 2, Abs. 3 Satz 1, 2, 5, 7 § 42 Abs. 1, 2 Satz 2 § 69 a Abs. 5 Nr. 3	
56.1	bei Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t oder Kraftfahrzeugen mit Anhängern, deren zulässiges Gesamtgewicht 2 t übersteigt		Tabelle 3 Buchstabe a
56.2	bei anderen Kraftfahrzeugen bis 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht		Tabelle 3 Buchstabe b
57	Gegen die Pflicht zur Feststellung der zugelassenen Achslasten oder über das Um- oder Entladen bei Überlastung verstoßen	§ 34 Abs. 5 § 69 a Abs. 5 Nr. 4 c	100
<u>Besetzung von Kraftomnibussen</u>			
58	Kraftomnibus in Betrieb genommen und dabei mehr Personen befördert, als im Fahrzeugschein Plätze ausgewiesen waren	§ 34 a Abs. 1 § 69 a Abs. 3 Nr. 5	100

lfd. Nr.	Tatbestand	StVZO	Regelsatz in DM und Fahrverbot
59	Als Halter die Inbetriebnahme eines Kraftomnibusses angeordnet oder zugelassen, obwohl mehr Personen befördert wurden, als im Fahrzeugschein Plätze ausgewiesen waren	§ 31 Abs. 2 i. V. m. § 34 a Abs. 1 § 69 a Abs. 5 Nr. 3	150
<u>Bereifung und Laufflächen</u>			
60	Kraftfahrzeug oder Anhänger in Betrieb genommen, dessen Reifen keine ausreichenden Profilrillen oder Einschnitte oder keine ausreichende Profil- oder Einschnitttiefe besaß	§ 36 Abs. 2 Satz 3, 4 § 69 a Abs. 3 Nr. 8	100
61	Als Halter die Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeugs oder Anhängers angeordnet oder zugelassen, dessen Reifen keine ausreichenden Profilrillen oder Einschnitte oder keine ausreichende Profil- oder Einschnitttiefe besaß	§ 31 Abs. 2 i. V. m. § 36 Abs. 2 Satz 3, 4 § 69 a Abs. 5 Nr. 3	150
<u>Sonstige Pflichten für den verkehrssicheren Zustand des Fahrzeugs</u>			
62	Fahrzeug in Betrieb genommen, das sich in einem Zustand befand, der die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigte, insbesondere unter Verstoß gegen eine Vorschrift über		100
62. 1	Lenkeinrichtungen	§ 38 § 69 a Abs. 3 Nr. 9	100
62. 2	Bremsen	§ 41 Abs. 1 bis 12, 15 bis 17 § 69 a Abs. 3 Nr. 13	100
62. 3	Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen	§ 43 Abs. 1 Satz 1 bis 3, Abs. 4 Satz 1, 3 § 69 a Abs. 3 Nr. 3	100
<u>Stützlast</u>			
63	Kraftfahrzeug mit einem einachsigen Anhänger in Betrieb genommen, dessen zulässige Stützlast um mehr als 50 % über- oder unterschritten wurde	§ 44 Abs. 3 Satz 1 § 69 a Abs. 3 Nr. 3	80
<u>Abgassonderuntersuchung</u>			
64	Als Halter die Frist für die Abgassonderuntersuchung um mehr als acht Monate überschritten	§ 47 a Abs. 1 Satz 1 § 69 a Abs. 5 Nr. 5 a	80

Auflagen bei Ausnahmegenehmigungen

65	Als Halter einer vollziehbaren Auflage einer Ausnahmegenehmigung nicht nachgekommen	§ 71 § 69 a Abs. 5 Nr. 8 § 13 und § 14 Nr. 4 VInt	100
----	---	--	-----

c Ferienreise-Verordnung

Ferienreise-VO

66	Kraftfahrzeug trotz eines Verkehrsverbots innerhalb der Verbotszeiten länger als 15 Minuten geführt	§ 1 § 5 Nr. 1	80
67	Als Halter die Führung eines Kraftfahrzeugs trotz eines Verkehrsverbots innerhalb der Verbotszeiten länger als 15 Minuten zugelassen	§ 1 § 5 Nr. 1	200

B Zuwiderhandlungen gegen § 24 a StVG

StVG

0,8-Promille-Grenze

68	Kraftfahrzeug geführt mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration geführt hat	§ 24 a	500
68.1	bei Eintragung von bereits einer Entscheidung		1000
68.2	bei Eintragung von bereits mehreren Entscheidungen		1500
	nach § 24 a StVG, §§ 316, 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a oder § 44 Abs. 1 Satz 2 StGB		

im Verkehrszentralregister

Anhang zu Nr. 5 der Anlage

Tabelle 1

Geschwindigkeitsüberschreitungen

a) Kraftfahrzeuge der in § 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchstaben a oder b StVO genannten Art

lfd. Nr.	Über- schrei- tung in km/h	Regelsatz in DM			
		bei Begehung innerhalb außerhalb geschlossener Ortschaften		bei Begehung innerhalb außerhalb geschlossener Ortschaften	
5. 1. 1	16 - 20	80	-	-	-
5. 1. 2	21 - 25	120	100	-	-
5. 1. 3	26 - 30	180	120	-	-
5. 1. 4	31 - 40	250	200	1	-
5. 1. 5	41 - 50	300	250	1	1
5. 1. 6	über 50	400	350	2	1

b) kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge der in Buchstabe a genannten Art mit gefährlichen Gütern oder Kraftomnibusse mit Fahrgästen

lfd. Nr.	Über- schrei- tung in km/h	Regelsatz in DM			
		bei Begehung innerhalb außerhalb geschlossener Ortschaften		bei Begehung innerhalb außerhalb geschlossener Ortschaften	
5. 2. 1	16 - 20	150	120	-	-
5. 2. 2	21 - 25	200	150	-	-
5. 2. 3	26 - 30	250	200	1	-
5. 2. 4	31 - 40	350	300	1	1
5. 2. 5	41 - 50	400	350	2	1
5. 2. 6	über 50	450	400	3	2

c) andere als die in Buchstaben a oder b genannten Kraftfahrzeuge

lfd. Nr.	Überschreitung in km/h	Regelsatz in DM	bei Begehung innerhalb außerhalb geschlossener Ortschaften	
5. 3. 1	21 - 25 (nur bei Begehung innerhalb geschlos- sener Ortschaften)	80	-	-
5. 3. 2	26 - 30	100	-	-
5. 3. 3	31 - 40	150	-	-
5. 3. 4	41 - 50	200	1	-
5. 3. 5	51 - 60	300	1	1
5. 3. 6	über 61	400	1	1

Tabelle 2

Nichteinhalten des Abstandes von einem vorausfahrenden Fahrzeug

Der Abstand von einem vorausfahrenden Fahrzeug
betrug in Metern

lfd. Nr.		Regelsatz in DM und Fahrverbot	
6.1	a) bei einer Geschwindigkeit von mehr als 80 km/h		
6.1.1	weniger als 5/10 des halben Tachowertes	80	
6.1.2	weniger als 4/10 des halben Tachowertes	100	
6.1.3	weniger als 3/10 des halben Tachowertes	150	
6.1.4	weniger als 2/10 des halben Tachowertes	200	
6.1.5	weniger als 1/10 des halben Tachowertes	250	soweit die Geschwin- digkeit mehr als 100 km/h beträgt
6.2	b) bei einer Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h		
6.2.1	weniger als 5/10 des halben Tachowertes	100	
6.2.2	weniger als 4/10 des halben Tachowertes	150	
6.2.3	weniger als 3/10 des halben Tachowertes	200	
6.2.4	weniger als 2/10 des halben Tachowertes	250	
6.2.5	weniger als 1/10 des halben Tachowertes	300	

Anhang zu Nrn. 55, 56 der Anlage
Tabelle 3

Überschreiten der zulässigen Achslast oder des zulässigen Gesamtgewichts von Kraftfahrzeugen, Anhängern, Fahrzeugkombinationen sowie der Anhängelast hinter Kraftfahrzeugen

a) bei Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t oder Kraftfahrzeugen mit Anhängern, deren zulässiges Gesamtgewicht 2 t übersteigt

lfd. Nr.	für Inbetriebnahme Überschreiten in v. H.	Regelsatz in DM
55.1.1	mehr als 5	100
55.1.2	mehr als 10	120
55.1.3	mehr als 15	150
55.1.4	mehr als 20	200
55.1.5	mehr als 25	300
55.1.6	mehr als 30	400

	für Anordnen oder Zulassen der Inbetriebnahme Überschreiten in v. H.	Regelsatz in DM
56.1.1	mehr als 5	150
56.1.2	mehr als 10	250
56.1.3	mehr als 15	300
56.1.4	mehr als 20	400
56.1.5	mehr als 25	450

b) bei anderen Kraftfahrzeugen bis 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht

lfd. Nr.	für Inbetriebnahme, Anordnen oder Zulassen der Inbetriebnahme Überschreiten in v. H.	Regelsatz in DM
55.2.1 oder 56.2.1	mehr als 20	100
55.2.2 oder 56.2.2	mehr als 25	150
55.2.3 oder 56.2.3	mehr als 30	250

Erhöhung der Regelsätze bei Hinzutreten einer Gefährdung oder Sachbeschädigung

Die im Bußgeldkatalog bestimmten Regelsätze erhöhen sich beim Hinzutreten einer Gefährdung oder Sachbeschädigung, soweit diese Merkmale nicht bereits im Grundtatbestand enthalten ist, wie folgt:

Bei einem Regelsatz für den Grundtatbe- stand von DM	mit Gefährdung auf DM	mit Sachbeschädigung auf DM
80	100	120
100	120	150
120	150	180
150	200	250
180	220	270
200	250	300
250	300	350
300	350	450
350	400	450
400	450	450

Enthält der Grundtatbestand bereits eine Gefährdung, führt Sachschaden zu folgender Erhöhung:

Bei einem Regelsatz für den Grundtatbe- stand von DM	mit Sachbeschädigung auf DM
80	100
100	120
120	150
150	200

BegründungI. Allgemeines

Die Bußgeldkatalog-Verordnung nimmt die durch Gesetz vom 28.12.1982 (BGBl. I S. 2090) geschaffene Ermächtigung des § 26 a StVG in Anspruch. Sie ersetzt, soweit es sich um Geldbußen von mindestens 80 DM handelt, die Bußgeldkataloge bzw. Tatbestandskataloge der Bundesländer durch eine bundeseinheitlich geltende, normative Regelung, an die auch die Gerichte gebunden sind (vgl. II. 1. Zu § 1 Abs. 2).

Da die Eintragung in das Verkehrszentralregister von der Höhe der im Einzelfall festgesetzten Geldbuße abhängt (§ 28 Nr. 3 StVG), schafft der neue Bußgeldkatalog durch seine einheitlichen Regelsätze für Geldbußen eindeutige, für den Bürger vorhersehbare Eintragungsvoraussetzungen. Bedeutung hat der Bußgeldkatalog auch, wenn aus wirtschaftlichen Gründen von den vorgesehenen Regelsätzen abgewichen wird (§ 28 a StVG). Der Bußgeldkatalog stellt so weitestgehend eine Gleichbehandlung sicher.

Vorrangiges Ziel des Bußgeldkataloges ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit. An Einzelmerkmalen ist hervorzuheben:

1. Beschränkung auf solche Tatbestände, die für die Verkehrssicherheit wesentlich sind;
2. keine generelle Erhöhung der Ahndungssätze;
3. Betonung solcher Komplexe, die
 - einen besonderen Sicherheitsgewinn erwarten lassen (Tatbestände mit hoher Unfallhäufigkeit und schwerer Unfallcharakteristik, z. B. unangepasste Fahrweise bei Nebel/Glatteis, gefährliches Überholen, zu geringe Abstände etc.),

- besondere Gefahrenpotentiale beinhalten. Ahndungssätze im Geschwindigkeitsbereich vor allem bei Lkw- und Gefahrguttransporten, unterschieden nach Begehungsort - Innerorts-, Außerortsverkehr -, sind dementsprechend angehoben;

Leitgedanke ist die Differenzierung: Die wahrhaft gefährliche Tat soll empfindlicher geahndet werden;

- den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer bezwecken (z. B. Kinder, Hilfsbedürftige, ältere Menschen sowie Fußgänger an Überwegen, im verkehrsberuhigten Bereich, an Haltestellen);

4. Verstärkte Halterverantwortlichkeit z. B. bei Überladungen, Sonntagsfahrverbot.

Der Bußgeldkatalog ist im Zusammenhang mit dem Verwarnungsgeldkatalog zu sehen. Dort sind Fälle minderer Bedeutung erfaßt.

Tatbestände, bei denen der Eintritt eines Sachschadens die angemessene Ahndung beeinflussen kann, werden überwiegend im Verwarnungsgeldbereich belassen. Das Verwarnungsgeld ist in solchen Fällen zur Einwirkung auf den Betroffenen regelmäßig ausreichend und eine Eintragung in das Verkehrszentralregister entbehrlich, weil in diesen Fällen ein Rückschluß auf die Fahreignung nur bedingt möglich ist.

Soweit ausnahmsweise für einzelne Tatbestände Regelsätze in der Verordnung nicht enthalten sind, können die Bundesländer die Geldbußen fallbezogen nach pflichtgemäßem Ermessen selbst festsetzen. Der Bußgeldkatalog enthält für die hier aufgeführten Tatbestände lediglich Zumessungsregeln für eine bestimmte Begehungsform, nämlich den Regelfall; die Ordnungswidrigkeiten-Tatbestände sind umfassend und abschließend in § 24 StVG in Verbindung vor allem mit den Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung und Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und in § 24 a StVG geregelt.

Die Nichtaufnahme eines Tatbestandes in den Bußgeldkatalog führt in denjenigen Fällen, in denen der spezielle Tatbestand im Verwarnungsgeldkatalog (§ 27 StVG) enthalten ist, dazu, daß nur ein Verwarnungsgeld nach den im Verwarnungsgeldkatalog bestimmten Sätzen erhoben werden kann. Beide Regelungswerke bilden insoweit eine Einheit. Bei der Bemessung der Geldbuße oder des Verwarnungsgeldes und damit der Zuordnung einer nicht in den Katalogen enthaltenen Ordnungswidrigkeit als zum Bußgeld- oder Verwarnungsbereich gehörend, sind Tatbestände ähnlicher Art und Schwere als Orientierung zur Hilfe zu nehmen.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

1. Zu § 1

Absatz 1

Der Opportunitätsgrundsatz (§ 47 Abs. 1 Satz 1 OWiG) wird durch das Gebot, Geldbußen nach den in der Anlage bestimmten Beträgen festzusetzen, nicht in Frage gestellt. Es liegt weiterhin im pflichtgemäßen Ermessen der Verfolgungsbehörde zu entscheiden, ob sie überhaupt einschreitet oder nicht. Ergibt diese Ermessensausübung, daß ein Einschreiten erforderlich ist, dann ist die Verfolgungsbehörde, wenn sie eine Ordnungswidrigkeit für erwiesen hält und Verfolgungshindernisse nicht bestehen, bei der Ahndung für den Regelfall an die im Katalog vorgeschriebenen Sätze gebunden.

Absatz 2

Die Vorschrift stellt klar, daß es sich bei den im Bußgeldkatalog bestimmten Beträgen um Regelsätze handelt. Diese Regelsätze sollen die Rechtsanwendung erleichtern und weitestgehend vereinheitlichen. An sie sind die zuständigen Verwaltungsbehörden und Gerichte im Regelfall gebunden. Dieser Bindung steht § 17 Abs. 3 Satz 1 OWiG nicht entgegen.

gen, weil die Bemessung für den Regelfall bereits die Bedeutung der Tat und den Tatvorwurf berücksichtigt. Ein Regelfall liegt vor, wenn die Tatausführung allgemein üblicher Begehungsweise entspricht und weder subjektiv noch objektiv Besonderheiten aufweist. "Gewöhnlicher" Tatausführung entspricht beispielsweise eine Geschwindigkeitsüberschreitung, wenn sie unter normalen Verhältnissen erfolgt und dadurch die Verkehrssicherheit nicht in besonderem Maße, z. B. bei hoher Verkehrsdichte oder im Kreuzungsbereich, leidet, oder eine Überschreitung höchstzulässiger Maße, wenn diese bei normalem Lichtraumprofil der Straße begangen wird und die Verkehrssicherheit nicht zusätzlich (z. B. bei engen Durchfahrten, Tunneln u. ä.) beeinträchtigt. Manche besonderen Umstände, die eine höhere Ahndung nach sich ziehen, legt die Verordnung selbst fest (z. B. bei Gefahrguttransporten, Schutzbedürftigkeit sog. schwächerer Verkehrsteilnehmer). Besondere Umstände können auch in der Person des Täters liegen (z. B. bei besonders rücksichtsloser oder leichtfertiger Begehung). Einen besonderen Umstand in diesem Sinne kann ferner eine Voreintragung im Verkehrszentralregister darstellen, soweit dies nicht bereits besonders berücksichtigt wird (Nr. 68, 68.1 und 68.2). Verwaltungsbehörden und Gerichte haben damit genügend Spielraum, dem besonderen Einzelfall Rechnung zu tragen.

Für die Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse bleibt es bei der allgemeinen Regel des § 17 Abs. 3 Satz 2 OWiG.

Absatz 3

Die Vorschrift ordnet bei Identität von Führer und Halter eines Kraftfahrzeugs an, daß für bestimmte Verstöße die erhöhten Geldbußen für sog. Halterverstöße festzusetzen sind. Der Grund hierfür liegt in folgendem:

Zu widerhandlungen des Halters gegen Vorschriften, die z. B. die technische Beschaffenheit eines Kraftfahrzeuges regeln, wiegen regelmäßig schwerer als die des Führers, weil zum einen den Halter die unmittelbare Verantwortung für die Ordnungsgemäßheit des Fahrzeuges, das in den Verkehr gebracht wird, trifft, zum anderen der Charakter der Tat als Dauerdelikt in seiner Person besonders deutlich wird. Dies gilt unabhängig davon, ob das Fahrzeug privat oder gewerblich genutzt wird, innerhalb eines Verhältnisses mit Weisungsbefugnis oder nicht.

Andererseits zieht der Halter regelmäßig auch den wirtschaftlichen Vorteil aus der einzelnen Tat. Dieser Gesichtspunkt erhält erhöhtes Gewicht bei Verstößen gegen Vorschriften über Maße und Gewichte beim Gütertransport sowie bei Beschränkungen nach der Zahl der Fahrgäste bei der Fahrgastbeförderung.

Bei Identität von Fahrzeughalter und Fahrzeugführer ist es deshalb gerechtfertigt, zumindest bei erheblichen Verstößen die auf den Kraftfahrzeugführer zugeschnittenen Sätze zu erhöhen. Die Regelung des Absatzes 3, die dieses anordnet, stützt sich so gleichermaßen auf den Gedanken des erhöhten Schuldvorwurfs und den der Vorteilsabschöpfung (§ 17 Abs. 4 OWiG). Sie greift das auf, was auch dem bisher geltendem Recht zugrundelag.

Absatz 4

Die Vorschrift ermöglicht eine regelsatzmäßige Erfassung und damit einheitliche Anwendung auch für Gefährdungen oder Sachbeschädigungen; Personenschäden brauchen nicht aufgenommen zu werden, da insoweit das Strafrecht verdrängend eingreift (vgl. § 21 Abs. 1 OWiG).

Absatz 5

Wie Absatz 4 verfolgt diese Regelung das Ziel, im Interesse möglichst gleichmäßiger Ahndung bestimmte Gruppen, bei denen man in aller Regel von besonderen Umständen ausgehen kann, von vornherein zusammenzufassen und zu typisieren. Die deutliche Erhöhung des Regelsatzes bei Gefahrguttransporten und Personenbeförderungen in Bussen findet ihren Grund darin, daß bei einem Unfall dort besonders große Schäden drohen; die höhere Geldbuße appelliert hier in besonderem Maße an das Verantwortungsbewußtsein der Fahrer.

Absatz 6

In Anlehnung an § 19 OWiG regelt Absatz 5 die Rechtsfolgen bei Tateinheit.

Absatz 7

Die Vorschrift berücksichtigt, daß die auf Kraftfahrzeugführer zugeschnittenen Regelsätze für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer im allgemeinen zu hoch sind. Die Ermäßigung der Regelsätze um die Hälfte ist eine Ausgestaltung der Regelung in Absatz 2, die ein Abweichen bei Vorliegen besonderer Umstände zuläßt. Satz 2 stellt klar, daß die Sanktion, die auf Grund der Ermäßigung weniger als 80 DM beträgt, den Charakter eines Verwarnungsgeldes und nur ausnahmsweise den einer Geldbuße haben soll.

2. Zu § 2

§ 2 nimmt die Ermächtigung in § 26 a StVG bezüglich der Anordnung eines Fahrverbots wahr. Von der Aufnahme eines strikten Gebots, in bestimmten Fällen in der Regel ein Fahrverbot anzuordnen, wurde abgesehen:

Es erschien fraglich, ob eine solche Regelung in Anbetracht der für diese Nebenfolge maßgeblichen und vom Bundesverfassungsgericht (NJW 1969, 1623) für die Anordnung eines Fahrverbots aufgestellten Voraussetzungen in jedem Regelfall mit dem verfassungsrechtlichen Übermaßverbot vereinbar gewesen wäre.

Absatz 1

Diese allgemeinen Überlegungen schließen jedoch nicht aus, bestimmte Pflichtverletzungen als besonders grobe zu kennzeichnen, bei denen ein Fahrverbot jedenfalls zumindest in der Regel in Betracht kommt. Es sind dies insbesondere abstrakt oder konkret gefährliche Verstöße, die häufig zu schweren Unfällen führen oder die subjektiv auf besonders groben Leichtsinn, grobe Nachlässigkeit oder Gleichgültigkeit zurückgehen und im allgemeinen einen so hohen Grad an Verantwortungslosigkeit beweisen, daß es hier grundsätzlich eines eindringlicheren Denkkzettels bedarf, wenn insoweit auch eine höhere Geldbuße als unzureichend erscheint. Die Verwirklichung der in Absatz 1 Satz 1 genannten Tatbestände führt daher dazu, daß ohne zusätzliche wesentliche Besonderheiten die Anordnung eines Fahrverbots in der Regel geboten ist; umgekehrt erfordert ein Absehen davon eine besondere eingehende Begründung.

Diese Regelung erscheint auch deshalb als nötig, weil die obergerichtliche Rechtsprechung in Anlehnung an die zitierte Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts die Anwendung des Fahrverbots stark eingeschränkt hat, so daß die mit § 25 StVG bezweckten Ziele - jedenfalls aus heutiger Sicht - nicht mehr im erforderlichen Maße erreicht werden. Eine angemessenere, d. h. häufigere Anwendung dieser unbestreitbar besonders wirkungsvollen Nebenfolge einer Ordnungswidrigkeit ist aber wegen der mit zunehmendem Verkehr immer wichtiger werdenden Verkehrssicherheit wünschenswert.

§ 2 Abs. 1 regelt weiterhin, daß von der Anordnung des Fahrverbotes bei den vorgesehenen Fällen in aller Regel für die angegebene Zeit Gebrauch zu machen ist.

Absatz 2

Die Vorschrift ist im Zusammenhang mit der zweiten Alternative der Ermächtigung in § 25 Abs. 1 StVG zu sehen, wonach auch wegen beharrlicher Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers ein Fahrverbot angeordnet werden kann. "Beharrlich" in diesem Sinne können auch weniger schwerwiegende Verstöße sein, die nach ihrer Art oder nach den Umständen ihrer Begehung für sich allein betrachtet zwar nicht als "grob" einzuschätzen sind, deren wiederholte Begehung jedoch erkennen läßt, daß es dem Täter an der für die Teilnahme am Straßenverkehr erforderlichen rechtstreuen Gesinnung und der notwendigen Einsicht in zuvor begangenes Unrecht fehlt (BT-Drucksache V/1319).

Für den Fall einer wiederholten Verletzung der Pflichten des Kraftfahrzeugführers im Geschwindigkeitsbereich will die Verordnung daher auch hier den mit ihrer Anwendung befaßten Behörden und Gerichten eine verbindliche Richtschnur an die Hand geben, wie in diesem besonders unfallträchtigen Verhaltensbereich ein im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit wirksamer Gebrauch vom Instrument des Fahrverbots gemacht werden sollte, nachdem bisher das Fahrverbot wegen beharrlicher Pflichtverletzung von den Gerichten nur selten bestätigt wurde. Die Rechtsprechung hat nämlich, gestützt auf die oben zitierte Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts, gefordert, daß der erzieherische Erfolg im Einzelfall auch mit einer empfindlichen und im Wiederholungsfall einer verschärften Geldbuße nicht erreicht werden kann. Für das Fahrverbot wurden demzufolge mehrere

Wiederholungstaten gefordert, die darüber hinaus in subjektiver Hinsicht ein schwerwiegendes Fehlverhalten offenbaren mußten. Die Regelung in Absatz 2 soll hier eine gewisse Umkehr bewirken, damit das Fahrverbot die ihm angemessene Breitenwirkung entfalten kann.

Absatz 2 Satz 2 greift für den speziellen Fall der Geschwindigkeitsübertretung den Gedanken von der Erziehungsfunktion des Fahrverbots auf: Der Betroffene hat wegen einer erheblichen Geschwindigkeitsübertretung, die mit der Festsetzung einer Geldbuße von 100 DM und mehr zu ahnden ist und außerdem zur Eintragung im Verkehrszentralregister geführt hat, bereits eine massive Warnung erhalten. Der zweite Verstoß, den der Betroffene in relativ kurzer Zeit danach begeht und der zudem mindestens genauso erheblich wie der erste ist, deutet in aller Regel darauf hin, daß die Warnfunktion von Geldbuße und Eintragung im Verkehrszentralregister ins Leere gegangen ist. Der Verstoß ist daher Ausdruck dafür, daß der Kraftfahrer ein erhöhtes Maß an Gleichgültigkeit an den Tag gelegt, die Chance zur Besinnung nicht ergriffen hat und daß der erzieherische Erfolg daher auch mit einer wesentlich höheren Geldbuße nicht erreichbar ist. Unter diesen Umständen erscheint die Unrechtsfolge des Fahrverbots nicht nur als verhältnismäßig, sondern angesichts der Unfallsituation auf unseren Straßen als geboten, weil angesichts der offenbaren Tendenz zur erfolglosen Ausschöpfung des Bußgeldrahmens in der Spruchpraxis der Gerichte das Fahrverbot gerade für Wiederholungstäter im Geschwindigkeitsbereich die ihm ursprünglich zgedachte Bedeutung zurückerhalten muß.

Absatz 2 Satz 1 ordnet ferner an, daß für den Fall, daß das Fahrverbot zum ersten Mal verhängt wird, die Minstdauer von einem Monat vorzusehen ist.

Absatz 3

Die Vorschrift bestimmt in Ausführung von § 25 StVG die Dauer eines Fahrverbots bei ein- und mehrmaligem Verstoß gegen § 24 a StVG.

Absatz 4

Liegen besondere Gründe vor, die es vertretbar erscheinen lassen, ausnahmsweise von der Anordnung eines Fahrverbots, dessen Voraussetzungen an sich vorliegen, abzusehen, so wurde es schon bisher in bestimmten Fällen für richtig gehalten, die damit verbundene Besserstellung durch eine angemessene Erhöhung des Regelsatzes ganz oder teilweise auszugleichen (z. B. BGH NJW 1971, 105).

3. Zu § 3

Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

4. Zu § 4

Der Zeitpunkt des Inkrafttretens ist mit Rücksicht auf den notwendigen Zeitbedarf für eine datengerechte Umsetzung des Kataloges sowie auf die Neuregelung des Punktesystems bei Eintragungen in das Verkehrszentralregister gewählt.

12.05.89

Beschluß

des Bundesrates

zur

Verordnung über Regelsätze für Geldbußen und über die Anordnung
eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr
(Bußgeldkatalog-Verordnung - BKatV)

/ Der Bundesrat hat in seiner 600. Sitzung am 12. Mai 1989
beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des
Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden
Änderungen zuzustimmen.

/ Der Bundesrat hat ferner die aus der Anlage ersichtliche
EntschlieÙung gefaßt.

Anlage

Ä n d e r u n g e n
und
E n t s c h l i e ß u n g
zur

Verordnung über Regelsätze für Geldbußen
und über die Anordnung eines Fahrverbots
wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr
(Bußgeldkatalog-Verordnung - BKatV)

1. Zu § 1 (BKatV)

In § 1 Abs. 1 ist der Klammerhinweis "(Bußgeldkatalog)"
durch den Klammerhinweis "(Bußgeldkatalog - BKat)"
zu ersetzen.

Begründung:

Eine amtliche Abkürzung für den
Bußgeldkatalog ist zur einfacheren
Zitierung im Bußgeldbescheid notwendig.

2. Zu § 2 (BKatV)

In § 2 Abs. 1 sind in Nummer 2 das Zitat

"6.1.5"

durch das Zitat

"6.1.4 oder 6.1.5"

sowie

das Zitat

"6.2.5"

durch das Zitat

"6.2.4 oder 6.2.5"

zu ersetzen.

Begründung:

Nach der Verordnung soll ein Fahrverbot erst bei einer Abstands-
unterschreitung von weniger als 1/10 des halben Tachowertes in Betracht
kommen, soweit die Geschwindigkeit mehr als 100 km/h beträgt.

Ein Fahrverbot käme demnach erst in Betracht:

Geschwindigkeit	Abstand weniger als <u>1/10 des halben Tachowertes</u>
-----------------	---

120 km/h	6 m
150 km/h	7,50 m
180 km/h	9 m

Die Unterschreitung der vorstehend aufgezeigten Abstände reicht
bereits in den Bereich strafbarer Handlungen (Nötigung). Ein Fahr-
verbot muß daher bereits in Betracht gezogen werden können, wenn
der Abstand weniger als 2/10 des halben Tachowertes erreicht, mit-
hin weniger als das 2-fache der vorstehend angegebenen Werte.
Schon bei Unterschreitung derart geringer Abstände ist im allge-
meinen eine besonders grobe Pflichtverletzung anzunehmen.

3. Zur Anlage zu § 1 Abs. 1, Nr. 2 des Bußgeldkatalogs

In Nummer 2 ist in Spalte 2
das Wort
"Parkplatz"
durch die Worte
"Platz zum Parken"
zu ersetzen.

Begründung:

Anpassung an den Wortlaut in § 2
Abs. 3 a StVO.

4. Zur Anlage zu § 1 Abs. 1, Nummer 5 des Bußgeldkatalogs

In Nummer 5 sind nach den Vorschriften
"§ 41 Abs. 2 Nr. 7
(Zeichen 274)
§ 49 Abs. 3 Nr. 4"
die Vorschriften
"§ 41 Abs. 2 Nr. 5 Satz 6 Buchstabe e,
Satz 7 Nr. 2 Satz 1 (Zeichen 241 oder 242
mit Zusatzschild, das den Fahrzeugverkehr zuläßt)
§ 49 Abs. 3 Nr. 4

§ 42 Abs. 4a Nr. 2
(Zeichen 325)
§ 49 Abs. 3 Nr. 5"
einzufügen.

Begründung:

Die Mißachtung der Bestimmungen über
das Fahren mit Schrittgeschwindigkeit
in geschützten Bereichen muß mit dem-
selben Satz geahndet werden, wie das
Überschreiten der zulässigen Höchst-
geschwindigkeit in anderen Fällen.
Der Begriff "Schrittgeschwindigkeit"
ist durch die Rechtsprechung hinrei-
chend definiert.

5. Zur Anlage zu § 1 Abs. 1, Nummer 6 des Bußgeldkatalogs

In Nummer 6 ist der Klammerzusatz zu streichen.

Begründung:

Der Klammerzusatz "(über eine nicht unerhebliche Strecke)" ist kein Tatbestandsmerkmal.

6. Zur Anlage zu § 1 Abs. 1, Nummer 22 des Bußgeldkatalogs

In Nummer 22 ist in der dritten Spalte das Zitat
", Abs. 4, 6"
zu streichen.

Begründung:

Die hohe Sanktion von 100 DM soll die wirkliche Verletzung des Vorrangs der Schienenfahrzeuge treffen und nicht auch die bloße Verletzung der Wartepflicht.

7. Zur Anlage zu § 1 Abs. 1, Nr. 26 des Bußgeldkatalogs

In Nummer 26 ist der Tatbestand in Spalte 2 wie folgt zu fassen:

"Als Fahrzeugführer nicht dafür gesorgt, daß das Fahrzeug, der Zug, die Ladung oder die Besetzung vorschriftsmäßig war, wenn dadurch die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigt war oder die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung wesentlich litt."

Begründung:

Klarere Fassung der Vorschrift, wodurch verdeutlicht wird, daß der Tatbestand eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit positiv voraussetzt.

8. Zur Anlage zu § 1 Abs. 1, Nr. 31 des Bußgeldkatalogs

In Nummer 31 ist in Spalte 2 vor dem Wort "Fahren" das Wort "verbotswidrige" einzufügen.

Begründung:

Notwendige Ergänzung.

9. Zur Anlage zu § 1 Abs. 1, Nr. 68.2 des Bußgeldkatalogs

In Nummer 68.2 sind in Spalte 2 die Worte "§§ 316, 315 c Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a oder § 44 Abs. 1 Satz 2" zu ersetzen durch die Worte "§ 316 oder § 315 c Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a".

Begründung:

Die Anführung des § 44 Abs. 1 Satz 2 StGB ist überflüssig, weil die Vorschrift keinen eigenständigen Straftatbestand enthält, sondern nur auf §§ 316, 315 c verweist.

10. Zum Anhang zu Nr. 5 der Anlage (Tabelle 1)

Im Anhang zu Nr. 5 der Anlage Tabelle 1 Buchstabe a
ist in Nummer 5.1.1 der Regelsatz in DM:
bei Begehung innerhalb geschlossener Ortschaften von
"80" auf "100" zu erhöhen

sowie

bei Begehung außerhalb geschlossener Ortschaften
mit "80" neu einzufügen.

Begründung:

Bei Geschwindigkeitsverstößen innerorts
ist wegen des besonderen Gefahrenpoten-
tials eine höhere Geldbuße geboten. Bei
Geschwindigkeitsverstößen außerorts ist
auch bei Überschreitungen von 16 - 20 km/h
ein Regelsatz vorzusehen.

Rund 73 % der Verkehrstoten verunglücken
außerorts; bezogen auf die Zahl der
Verkehrstoten, die bei sog. Geschwindig-
keitsunfällen ums Leben kommen, beträgt
der Anteil der außerorts Getöteten
sogar 78 %.

11. Zum Anhang zu Nr. 5 der Anlage (Tabelle 1)

Im Anhang zu Nr. 5 der Anlage Tabelle 1 Buchstabe c ist in Nummer 5.3.1 zweite Spalte der Klammerzusatz zu streichen.

Begründung:

Rd. 73 % der Verkehrstoten verunglücken außerorts. Bezogen auf die Zahl der Verkehrstoten, die bei sog. Geschwindigkeitsunfällen ums Leben kamen, beträgt der Anteil der außerorts Getöteten sogar 78 %.

Angesichts der Tatsache, daß die Mehrzahl der im Straßenverkehr Getöteten auf Außerortsstraßen verunglücken, erscheint eine Differenzierung zwischen Verstößen, die innerorts begangen werden und solchen, die außerorts begangen werden, sachlich und sicherheitspolitisch nicht vertretbar.

EntschlieÙung

Die Bundesregierung wird gebeten, eine Gesetzesvorlage zur Erweiterung der Möglichkeiten für die Verhängung von Fahrverboten als Regelfahrverbot durch die Verwaltungsbehörden und die Gerichte einzubringen. Das Fahrverbot ist eine der wirksamsten "Denkzettel"-Maßnahmen. Ihm muß wieder die Bedeutung bei der Bekämpfung der Unfallentwicklung zukommen, die der Gesetzgeber bei der Schaffung dieses Instituts im Ordnungswidrigkeitenrecht anstrebte (s. BT-Drucksache V/1319 S. 90). Es ist im übrigen auch ein einkommensunabhängiges Ahndungsmittel.

Der Bundesrat weist die Bundesregierung auf die seinerzeit von allen Ländern getragene Gesetzesvorlage - BR-Drucksache 511/73 / BT-Drucksache 7/1618 - zur Ergänzung des § 25 des Straßenverkehrsgesetzes hin, die ein Regelfahrverbot bei besonders gefährlichen Verkehrsverstößen vorsah. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß diese auch vom Bundestag zum Teil gebilligte Fassung wie auch die Begründung nichts an Aktualität verloren haben.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung ferner zu prüfen, ob das Mindestmaß für Fahrverbote von z.Z. einem Monat auf ein kürzeres Maß bemessen werden sollte, um dadurch die Möglichkeit zu eröffnen, differenziertere Ahndungsmöglichkeiten zu schaffen.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, unabhängig von dem jetzt vorliegenden Bußgeldkatalog, auf den diese Entschlieung keine direkte Auswirkung hat, die gesetzliche Höchstgrenze für Geldbußen bei Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr an die seit 1969 erfolgte Geldentwertung anzupassen.

Zur Zeit liegt die Höchstgrenze bei 1000,- DM für vorsätzliche Begehung bzw. bei 500,- DM für fahrlässige Begehung. Fahrlässigkeit ist die regelmäßige Schuldform bei Verkehrsordnungswidrigkeiten, da Vorsatz kaum nachweisbar ist. Somit liegt die Höchstgrenze i.d.R. bei 500,- DM.

Die geltende Regelung beruht auf § 17 OWiG. Sie ist seit 1969 unverändert geblieben. Die damals vom Gesetzgeber richtigerweise zur Abschreckung von der Begehung von Ordnungswidrigkeiten gewählte Ahndungsschwere ist in den vergangenen zwei Jahrzehnten durch Geldentwertung auf weniger als die Hälfte der ursprünglichen, nach wie vor erforderlichen Ahndungsschwere vermindert worden.

Bei der Festsetzung der Bugeldstze des Bugeldkataloges hat sich wiederholt gezeigt, daß wegen der Obergrenze von 500,- DM für die regelmäßig zugrundezulegende fahrlässige Begehung mittelschwere Delikte mit ca. 250,- DM und einfache z. B. mit nur 100,- DM geahndet werden können, da die verschieden gewichtigen Ordnungswidrigkeiten in ein unterhalb der 500,- DM-Obergrenze liegendes, abgestuftes System einzuordnen waren: Wenn schwerste Ordnungswidrigkeiten nur mit 500,- DM geahndet werden dürften, können mittelschwere nicht z. B. mit 400,- DM geahndet werden, auch dann nicht, wenn dies zur Erzielung der nötigen Abschreckung dringend nötig ist. Die Anhebung der Höchstgrenze soll daher mittelfristig wieder gefahrenangemessene Bugeldhhen grundsätzlich ermöglichen.