

19.04.89

Gesetzesantrag

des Landes Nordrhein-Westfalen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuches
und des Straßenverkehrsgesetzes - § 315 c StGB, § 25 StVG -

A. Zielsetzung

Verbesserung des rechtlichen Instrumentariums zur Bekämpfung der gefahrträchtigen Geschwindigkeitsüberschreitungen im Straßenverkehr.

B. Lösung

Einführung eines Straftatbestandes für Fälle konkreter Gefährdung anderer an Leib oder Leben oder fremder Sachen von bedeutendem Wert im Straßenverkehr bei Überschreitung bestimmter Geschwindigkeitsgrenzen (Ergänzung des § 315 c); Einführung eines Regelfahrverbots für die nur als Ordnungswidrigkeit verfolgbaren Fälle der Überschreitung bestimmter Geschwindigkeitsgrenzen (Ergänzung des § 25 StVG).

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Die durch Strafverfahren nach den geänderten Vorschriften entstehenden Verfahrenskosten können im einzelnen nicht beziffert werden, sie müssen aber im Interesse der Verkehrssicherheit in Kauf genommen werden. Durch die Änderung des § 25 StVG entstehen voraussichtlich keine Mehrausgaben.

19.04.89

Gesetzesantrag

des Landes Nordrhein-Westfalen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuches
und des Straßenverkehrsgesetzes - § 315 c StGB, § 25 StVG -

DER MINISTERPRÄSIDENT
DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN

Düsseldorf, den 18. April 1989

An den
Präsidenten des Bundesrates

Die Landesregierung des Landes Nordrhein-Westfalen hat beschlossen,
dem Bundesrat den als Anlage mit Begründung beigefügten

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des
Strafgesetzbuches und des Straßenverkehrsgesetzes
- § 315 c StGB, § 25 StVG -

mit dem Antrag zuzuleiten, seine Einbringung beim Deutschen Bundes-
tag zu beschließen.

Ich bitte, gemäß § 36 Absatz 2 der Geschäftsordnung den Gesetz-
entwurf in die Tagesordnung der Bundesratsplenarsitzung am
12. Mai 1989 aufzunehmen.

Brauner

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung
des Strafgesetzbuches und des Straßenverkehrsgesetzes
- § 315 c StGB, § 25 StVG -

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Strafgesetzbuches

Das Strafgesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 1987 (BGBl. I S. 945, ber. S. 1160), zuletzt geändert durch, wird wie folgt geändert:

In § 315 c Abs. 1 werden das letzte Wort "oder" in Nummer 1 gestrichen, in Nummer 2 nach dem letzten Beistrich das Wort "oder" eingefügt und folgende Nummer 3 angefügt:

"3. die zulässige Höchstgeschwindigkeit

- a) mit einem Kraftfahrzeug über 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht, ausgenommen Personenkraftwagen, oder mit einem Kraftfahrzeug mit Anhänger
innerhalb geschlossener Ortschaften um mehr als 30 km/h,
außerhalb geschlossener Ortschaften um mehr als 40 km/h,
- b) mit einem kennzeichnungspflichtigen Kraftfahrzeug der unter Buchstabe a) genannten Art mit gefährlichen Gütern oder mit einem Kraftomnibus mit Fahrgästen
innerhalb geschlossener Ortschaften um mehr als 25 km/h,
außerhalb geschlossener Ortschaften um mehr als 30 km/h
oder
- c) mit einem anderen als unter Buchstabe a) oder b) genannten Kraftfahrzeug
innerhalb geschlossener Ortschaften um mehr als 40 km/h,
außerhalb geschlossener Ortschaften um mehr als 50 km/h
überschreitet"

Artikel 2

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1952 (BGBl. I S. 837), zuletzt geändert durch, wird wie folgt geändert:

In § 25 Abs. 1 werden folgende Sätze 3 und 4 angegefügt:

"Ein Fahrverbot ist in der Regel auch anzuordnen, wenn gegen den Betroffenen wegen einer Geschwindigkeitsüberschreitung eine Geldbuße festgesetzt wird und die zulässige Höchstgeschwindigkeit

- a) mit einem Kraftfahrzeug über 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht, ausgenommen Personenkraftwagen, oder mit einem Kraftfahrzeug mit Anhänger
innerhalb geschlossener Ortschaften um mehr als 30 km/h,
außerhalb geschlossener Ortschaften um mehr als 40 km/h,
- b) mit einem kennzeichnungspflichtigen Kraftfahrzeug der unter Buchstabe a) genannten Art mit gefährlichen Gütern oder mit einem Kraftomnibus mit Fahrgästen
innerhalb geschlossener Ortschaften um mehr als 25 km/h,
außerhalb geschlossener Ortschaften um mehr als 30 km/h
oder
- c) mit einem anderen als unter Buchstabe a) oder b) genannten Kraftfahrzeug
innerhalb geschlossener Ortschaften um mehr als 40 km/h,
außerhalb geschlossener Ortschaften um mehr als 50 km/h
überschritten worden ist.

Ein Fahrverbot ist ferner in der Regel anzuordnen, wenn gegen den Betroffenen wegen einer Geschwindigkeitsüberschreitung bereits eine Entscheidung ergangen ist, die in das Verkehrszentralregister einzutragen ist, und er innerhalb eines Jahres seit Rechtskraft der Entscheidung eine weitere Geschwindigkeitsüberschreitung begeht, die mit einer Geldbuße geahndet wird und zu einer Eintragung in das Verkehrszentralregister führt."

- 3 -

Artikel 3
Berlinklausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 4
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Der Kraftfahrzeugbestand wie auch die Fahrleistung haben in den letzten Jahren - bei weiterhin steigender Tendenz - deutlich zugenommen.

Jahr	Kfz-Bestand absolut	1983=100	Fahrleistung in Mrd. km	1983=100
1983	29.122.330	100,0	350,8	100,0
1984	29.905.234	102,7	360,8	102,9
1985	30.617.641	105,1	361,5	103,1
1986	31.367.153	107,7	385,8	110,0
1987	32.443.624	111,4	406,6	115,9

Die zunehmende Verkehrsdichte auf den Straßen, die gestiegene Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge, aber auch der Termindruck im gewerblichen Bereich und nachlassendes Verantwortungsbewußtsein verleiten immer mehr Fahrer zu risikoreicherer bis hin zu aggressiver Fahrweise. Das Geschwindigkeitsniveau ist seit Jahren kontinuierlich angestiegen. Dies gilt, wie Messungen in Nordrhein-Westfalen ergeben haben, nicht nur für die Autobahnen, sondern auch für gefahrträchtige Punkte im innerörtlichen Bereich wie etwa vor Schulen.

Die "Raserei" ist die Hauptursache für Straßenverkehrsunfälle. Nach den vorläufigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes ist die Zahl der Verkehrsunfälle 1988 im Vergleich zu 1987 um 8,6 % gestiegen. Die Zahl der verletzten und getöteten Personen hat sich um 7,5 % erhöht.

Im Jahr 1988 waren in Nordrhein-Westfalen 20,8 % aller Verkehrsunfälle ausschließlich auf zu schnelles Fahren zurückzuführen. Bei den anderen Ursachen (z.B. Abstand, Vorfahrt, Überholen) wirkte

die Geschwindigkeit als maßgeblicher Unfallfaktor häufig mit. Geschwindigkeitsmessungen bei 97.400 Fahrzeugen ergaben, daß in 31.618 Fällen (32,4 % = nahezu jedes dritte Fahrzeug) die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wurde. Von 2.183.236 Anzeigen und Verwarnungen mit Verwarnungsgeld mußten im Jahre 1988 allein 1.545.678 Maßnahmen dieser Art wegen deutlicher Geschwindigkeitsüberschreitung getroffen werden. Über 70% aller Maßnahmen, die bei den Hauptunfallursachen anfallen, richten sich gegen Fahrzeugführer, die die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreiten.

Dieser Entwicklung kann mit dem derzeit vorhandenen gesetzlichen Instrumentarium nicht mehr hinreichend wirksam begegnet werden.

Der Tatbestand des § 315 c Abs. 1 Nr. 2 d) StGB erfaßt nur Geschwindigkeitsverstöße an bestimmten Gefahrenpunkten. Für eine wirksame Bekämpfung der gefahrträchtigen Geschwindigkeitsüberschreitung schlechthin bietet die Vorschrift keine Handhabe.

Das vom Gesetzgeber als "Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme" gedachte Fahrverbot nach § 25 StVG zeigt in der jetzigen Ausgestaltung der Vorschrift nicht die erwünschte Wirkung. Im Anschluß an den Beschluß des Bundesverfassungsgerichts vom 16. Juli 1969 (BVerfG NJW 1969, 1623) wird der gesetzlichen Umschreibung "unter grober und beharrlicher Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers" (§ 25 Abs. 1 Satz 1 StVG) entnommen, daß ein Fahrverbot in aller Regel erst bei wiederholter Mißachtung der Verkehrsvorschriften angeordnet werden kann, bei einer einmaligen Zuwiderhandlung allenfalls dann, wenn sich der Betroffene besonders verantwortungslos verhalten hat.

Die Vorberatungen über die "Verordnung über Regelsätze für Geldbußen und über die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung - BKatV)" haben ergeben, daß sich mit einer solchen Verordnung eine generelle Androhung von Fahrverboten nicht erreichen läßt. Auch in den in ihr vorgesehenen Fällen ist nach § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG in jedem Einzelfall die Verhängung eines Fahrverbots als zusätzliche "Pflichtenmahnung" zu prüfen.

Im Interesse der Sicherheit des Straßenverkehrs müssen zusätzliche Vorkehrungen getroffen werden, um die Raserei effektiver ahnden zu können. Eine durchgreifende Wirkung ist nach den bisherigen Erfahrungen nur von solchen Regelungen zu erwarten, die einen zeitlich begrenzten Ausschluß des Verkehrsteilnehmers vom motorisierten Straßenverkehr ermöglichen. Dies ist zu erreichen durch die Einführung eines Regelfahrverbotes für bestimmte Geschwindigkeitsüberschreitungen im Ordnungswidrigkeitenbereich und durch die Schaffung eines Straftatbestandes für bestimmte Geschwindigkeitsüberschreitungen beim Hinzutreten einer konkreten Gefährdung anderer Straßenverkehrsteilnehmer an Leib oder Leben oder fremder Sachen von bedeutendem Wert, wodurch zugleich eine Entziehung der Fahrerlaubnis und eine Sicherstellung des Führerscheins an Ort und Stelle zulässig wird (§ 69 StGB, § 94 Abs. 3, § 111 a StPO).

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Die Strafbestimmung des § 315 c StGB wird um einen konkreten Gefährdungstatbestand erweitert, der gravierende Fälle von Geschwindigkeitsüberschreitung im Straßenverkehr und dadurch bedingter Gefährdung anderer an Leib oder Leben oder fremder Sachen von bedeutendem Wert unter Strafe stellt. Die differenzierende Regelung ermöglicht eine adäquate Reaktion auf die unterschiedlichen Gefahrenpotentiale, die sich bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung je nach Fahrzeugart ergeben.

Der in § 315 c Abs. 1 Nr. 3 b) StGB verwendete Begriff der "gefährlichen Güter", der sich auch in anderen straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen (vergl. § 2 Abs. 3a, § 41 Abs. 2 Nr. 6 StVO) und in § 330 Abs. 1 Nr. 4 StGB findet, ist in § 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2121) definiert. Die Kennzeichnungspflichtigkeit von Fahrzeugen bestimmt sich nach Anlage B zur Gefahrgutverordnung

Straße, I. Teil, Abschnitt 5 Rdnr. 10500. Die Ermächtigungsnorm (§ 3 Abs. 1 Nr. 4 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter) macht deutlich, daß der Gesetzgeber die Kennzeichnung von Fahrzeugen in seinen Willen aufgenommen hat.

Zu Artikel 2

Der neu eingefügte § 25 Abs. 1 Satz 3 sieht - wie bei Verstößen gegen § 24 a StVG - neben der Geldbuße ein Regelfahrverbot bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um bestimmte Beträge vor. Die differenzierende Regelung ermöglicht eine adäquate Reaktion auf die unterschiedlichen Gefahrenpotentiale, die sich bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung je nach Fahrzeugart ergeben.

Durch § 25 Abs. 1 Satz 4 werden Wiederholungstäter erfaßt, die bereits wegen eines Geschwindigkeitsverstoßes im Verkehrszentralregister eingetragen sind. Die Anordnung eines Fahrverbots ist in diesen Fällen in der Regel geboten, um den Betroffenen nachdrücklich an seine Pflichten als Kraftfahrzeugführer zu erinnern.

Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz bleibt bei beiden Bestimmungen gewahrt, weil in besonders gelagerten Fällen von der Anordnung eines Fahrverbots abgesehen werden kann.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 4

Die Vorschrift legt den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes auf den Tag nach der Verkündung fest.

Beschluß
des Bundesrates

zum

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuches und des
Straßenverkehrsgesetzes - § 315 c StGB, § 25 StVG -

- Antrag des Landes Nordrhein-Westfalen -

Der Bundesrat hat in seiner 602. Sitzung am 30. Juni 1989 beschlossen, den Gesetzentwurf beim Deutschen Bundestag nicht einzubringen.

Der Bundesrat hat ferner die aus der Anlage ersichtliche EntschlieÙung gefaÙt.

Anlage

E n t s c h l i e ß u n g

des

B u n d e s r a t e s

In Ergänzung der EntschlieÙung des Bundesrates vom 12. Mai 1989 (BR-Drucks. 140/89 - BeschluÙ -) wird die Bundesregierung gebeten, zur Bekämpfung der gefahrenträchtigen Geschwindigkeitsüberschreitungen und anderer den Straßenverkehr besonders gefährdender Verhaltensweisen (z. B. zu nahes Auffahren) auch Änderungen der §§ 315 c ff. StGB in ihre gesetzgeberischen Überlegungen miteinzubeziehen.

Begründung:

In seiner Sitzung vom 12. Mai 1989 hat der Bundesrat Änderungen zur Verordnung über Regelsätze für Geldbußen und über die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr beschlossen (Drucks. 140/89 - BeschluÙ -). Außerdem hat er eine EntschlieÙung gefaÙt, in der die Bundesregierung aufgefordert wird, eine Gesetzesvorlage zur Erweiterung der

Möglichkeiten für die Verhängung von Fahrverboten als Regelfahrverbot durch die Verwaltungsbehörden und die Gerichte einzubringen. Ferner hat er die Bundesregierung in der genannten Entschließung gebeten, in der Bußgeldkatalogverordnung die gesetzliche Höchstgrenze für Geldbußen bei Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr an die seit 1969 erfolgte Geldentwertung anzupassen.

Wegen der mit Geschwindigkeitsüberschreitungen im Straßenverkehr und anderer den Straßenverkehr besonders gefährdender Verhaltensweisen häufig verbundenen erheblichen Gefährdungen ist der Gesetzgeber aufgerufen, mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln gegen "Rasen" und auch andere den Straßenverkehr besonders gefährdende Verhaltensweisen vorzugehen. In die Überlegungen, auf welche Weise dies am effektivsten geschehen kann, sollten daher auch mögliche Änderungen des Strafgesetzbuches in den §§ 315 c ff. miteinbezogen werden.