

18.11.99

Vk - in - R

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen**

Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung und der Fahrerlaubnis-Verordnung

A. Zielsetzung

Erhöhung der Transparenz und der Plausibilität des Straßenverkehrsrechts.
Stärkere Bekämpfung hoher Geschwindigkeitsüberschreitungen. Anpassung
an geändertes Recht.

B. Lösung

Vereinfachung der Darstellungsweise der Sanktionen für Verstöße gegen die
festgesetzte Höchstgeschwindigkeit bei Sichtweiten unter 50 m. Anhebung
der Sanktionen für extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen. Überarbei-
tung der Punkteregelung für Fahrerflucht.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand: Auswirkungen auf die Haushalte des Bundes, der Länder und der Gemeinden sind nicht zu erwarten. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht.
2. Vollzugsaufwand: Vernachlässigbarer Aufwand für die Anpassung der Tatbestandskataloge in den Ländern.

18.11.99

Vk - In - R

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen

Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung und
der Fahrerlaubnis-Verordnung

Der Chef des Bundeskanzleramtes
022 (323) - 920 01 - Str 215/99

Berlin, den 11. November 1999

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen zu erlassende

Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-
Verordnung und der Fahrerlaubnis-Verordnung

mit Begründung und Vorblatt.

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


Dr. Frank-Walter Steinmeier

**Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung
und der Fahrerlaubnis-Verordnung**

Vom

Auf Grund

- des § 26a des Straßenverkehrsgesetzes, der durch Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090) eingefügt und durch Artikel 1 Nr. 15 des Gesetzes vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747) geändert worden ist,
- des § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe s des Straßenverkehrsgesetzes, der durch Artikel 1 Nr. 10 des Gesetzes vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747) eingefügt worden ist und
- in Verbindung mit Artikel 56 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705) und dem Organisationserlass vom 27. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3288)

verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

Artikel 1

Die Bußgeldkatalog-Verordnung vom 4. Juli 1989 (BGBl. I S. 1305, 1447), zuletzt geändert durch Artikel 6 der Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 6 Satz 2 wird die Angabe „450 Deutsche Mark“ durch die Angabe „950 Deutsche Mark“ ersetzt.
2. In § 2 Abs. 1 Satz 1 wird Nummer 1 wie folgt gefasst:
 - „1. der Nummern 3a.1 bis 3a.3, der Nummern 5.1 bis 5.3, jeweils in Verbindung mit der Tabelle 1 des Anhangs.“.
3. Die Anlage zu § 1 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 3a werden in der Spalte „Regelsatz in DM und Fahrverbot“ die Worte „, soweit sich nicht aus Tabelle 1a Buchstabe c ein höherer Regelsatz ergibt“ gestrichen.
 - b) Nummer 3a.3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In der Tatbestandsspalte werden die Worte „um mehr als 30 km/h“ durch folgende Worte ersetzt: „um mehr als 25 km/h innerorts oder 30 km/h außerorts“.
 - bb) Die Spalte „Regelsatz in DM und Fahrverbot“ wird wie folgt gefasst:
„Tabelle 1 Buchstabe c“.
 - c) In den Nummern 5.1, 5.2 und 5.3 wird in der Spalte „Regelsatz in DM und Fahrverbot“ jeweils die Angabe „Tabelle 1a“ durch die Angabe „Tabelle 1“ ersetzt.
 - d) Nummer 49 wird wie folgt geändert:
 - aa) In der Tatbestandsspalte werden nach dem Wort „Zulassungszeitraums“ die Worte „oder nach dem auf dem Kurzzeitkennzeichen angegebenen Ablaufdatum“ eingefügt.
 - bb) Die StVZO - Spalte wird wie folgt gefasst:

„§ 18 Abs. 1, 3 Satz 1
§ 23 Abs. 1b Satz 2
§ 28 Abs. 1 Satz 3 i.V.m.
Abs.4 Satz 3
§ 69a Abs. 2 Nr. 3, 4, 10a“.

e) Nach Nummer 49 werden folgende Nummern eingefügt:

„49a	Fahrzeug außerhalb des auf dem Kennzeichen angegebenen Zulassungszeitraums auf öffentlichen Straßen abgestellt	§ 23 Abs. 1b Satz 2 § 69a Abs. 2 Nr. 10a	80
49b	Kurzzeitkennzeichen an mehr als einem Fahrzeug verwendet	§ 28 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. Satz 1 § 69a Abs. 2 Nr. 13a	100“.

f) Nach Nummer 64e wird folgende Nummer eingefügt:

„64f	An einem ausländischen Kfz oder ausländischen Kraftfahrzeuganhänger das vorgeschriebene heimische Kennzeichen nicht geführt	§ 2 Abs. 1 Satz 1, 3 IntKfzV § 14 Nr. 1 IntKfzV	80“.
------	---	---	------

g) Der Anhang (zu den Nummern 3a.1 bis 3a.3 der Anlage) wird gestrichen.

h) Der Anhang (zu Nr. 5 der Anlage) wird wie folgt geändert:

aa) Die bisherige Tabelle 1a wird Tabelle 1.

bb) Nach der Überschrift „Geschwindigkeitsüberschreitungen“ werden folgende Worte eingefügt:

„Die nachfolgenden Regelsätze und Fahrverbote gelten auch für die Überschreitung der festgesetzten Höchstgeschwindigkeit bei Sichtweite unter 50 m durch Nebel, Schneefall oder Regen nach den Nummern 3a.1, 3a.2 und 3a.3 der Anlage.“

cc) In Tabelle 1 Buchstabe a werden die Nummern 5.1.6 und 5.1.7 durch folgende Nummern ersetzt:

lfd. Nr.	Überschreitung in km/h	Regelsatz in DM bei Begehung		Fahrverbot in Monaten bei Begehung	
		innerhalb geschlossener Ortschaften	außerhalb geschlossener Ortschaften	innerhalb geschlossener Ortschaften	außerhalb geschlossener Ortschaften
„5.1.6	41-50	350	300	2	1
5.1.7	51-60	600	550	3	2
5.1.8	über 60	850	750	3	3“

dd) In Tabelle 1 Buchstabe b werden die Nummern 5.2.6 und 5.2.7 durch folgende Nummern ersetzt:

lfd. Nr.	Überschreitung in km/h	Regelsatz in DM bei Begehung		Fahrverbot in Monaten bei Begehung	
		innerhalb geschlossener Ortschaften	außerhalb geschlossener Ortschaften	innerhalb geschlossener Ortschaften	außerhalb geschlossener Ortschaften
„5.2.6	41-50	500	450	2	2
5.2.7	51-60	700	650	3	3
5.2.8	über 60	950	850	3	3“

ee) In Tabelle 1 Buchstabe c werden die Nummern 5.3.5 und 5.3.6 durch folgende Nummern ersetzt:

lfd. Nr.	Überschreitung in km/h	Regelsatz in DM bei Begehung		Fahrverbot in Monaten bei Begehung	
		innerhalb geschlossener Ortschaften	außerhalb geschlossener Ortschaften	innerhalb geschlossener Ortschaften	außerhalb geschlossener Ortschaften
„5.3.5	51-60	350	300	2	1
5.3.6	61-70	600	550	3	2
5.3.7	über 70	850	750	3	3“

Artikel 2

Die Anlage 13 zu § 40 der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214) wird wie folgt geändert.

1. Nummer 1.4 wird wie folgt gefasst:

„1.4 unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (§ 142 des Strafgesetzbuches) mit Ausnahme des Absehens von Strafe und der Milderung von Strafe in den Fällen des § 142 Abs. 4 StGB;“

2. Nummer 3 wird durch folgende Nummern ersetzt:

„3. mit fünf Punkten folgende andere Straftaten:

3.1 unerlaubtes Entfernen vom Unfallort, sofern das Gericht die Strafe in den Fällen des § 142 Abs. 4 StGB gemildert oder von Strafe abgesehen hat,

3.2 alle anderen Straftaten;“

3. Nummer 5.22 wird wie folgt gefasst:

„Kraftfahrzeug oder Kraftfahrzeuganhänger ohne die erforderliche Zulassung oder Betriebserlaubnis oder außerhalb des auf dem Saisonkennzeichen angegebenen Zulassungszeitraums oder nach dem auf dem Kurzzeitkennzeichen angegebenen Ablaufdatum auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt oder Kurzzeitkennzeichen an mehr als einem Fahrzeug verwendet,“.

4. Nummer 5.32 wird wie folgt geändert:

Nach den Worten „das nicht mit dem vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet war oder“ werden die Worte „dessen Geschwindigkeitsbegrenzer“ eingefügt.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am [Einsetzen: erster Tag des dritten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 1999

Der Bundesminister für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Begründung

I. Allgemeines

1. Wesentlicher Inhalt

Zur Erhöhung der Transparenz der Ahndungsvorschriften erfolgt eine Vereinfachung der Darstellung der Sanktionen für die Missachtung der festgesetzten Höchstgeschwindigkeit bei Sichtweiten unter 50 m. Mit dem Ziel der Bekämpfung unfallträchtiger hoher Geschwindigkeitsverstöße werden die Sanktionen für den Bereich der extremen Überschreitungshöhe drastisch angehoben. Die Aufnahme neuer Tatbestände trägt der Einführung des saisonalen Zulassungszeitraums und des Kurzzeitkennzeichens Rechnung. Mit der Differenzierung der Punktbewertung bei Fahrerflucht erfolgt eine Anpassung an die mit dem 6. Strafrechtsänderungsgesetz vorgenommenen Neuregelungen in § 142 StGB.

2. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge

Kosten für Bund, Länder und Gemeinden entstehen nicht. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht. Es entstehen keine Kosten für die Wirtschaft. Vernachlässigbarer Vollzugsaufwand entsteht für die Anpassung der Tatbestandskataloge in den Ländern und der Speicherungsbedingungen beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA).

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 1 Abs. 6 Satz 2 BKatV)

Für die Fälle, in denen eine Handlung mehrere Tatbestände des Bußgeldkataloges erfüllt, wird der Höchstbetrag des zulässigen Bußgeldes von bisher 450 DM auf 950 DM angehoben. Hierbei handelt es sich um eine Folgeänderung der Sanktionsverschärfung für die extremen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Sie ist erforderlich, weil bei diesen Verstö-

ßen schon für die einzelne Tat nunmehr Regelgeldbußen von deutlich über 450 DM vorgesehen werden sollen. Kommt zum Geschwindigkeitsverstoß eine weitere Tat, z.B. das gleichzeitige rechtswidrige Überholen, hinzu, so muss auch der neue höhere Regelsatz noch angemessen angehoben werden können.

Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BKatV)

Die Änderung trägt der neuen Darstellung der Sanktionen für die Missachtung der festgesetzten Höchstgeschwindigkeit bei Sichtweiten unter 50 m Rechnung.

Zu Artikel 1 Nr. 3

Zu Buchstaben a und b (Nummern 3a, 3a.3 BKat)

Mit der Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 26. Januar 1993 wurden die Ahndungsvorschriften an den zuvor eingeführten § 3 Abs. 1 Satz 3 StVO angepasst, der die Höchstgeschwindigkeit bei Sichtweiten unter 50 m festlegt. Das Ziel des Verordnungsgebers bestand darin, zum einen den Tatbestand der unangepassten Geschwindigkeit (Nr. 3 BKat), der 100 DM Regelgeldbuße androht, auf diese Fälle zu erstrecken, zum anderen aber die Zuwiderhandlungen dann als Verstöße gegen die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu bewerten, wenn sich aus der entsprechenden Tabelle für Geschwindigkeitsverstöße eine höhere Sanktion ergibt (BR-Drucks. 572/92). Aus rechtsförmlichen und vor allem aus Verfahrensgründen war es seinerzeit jedoch nicht möglich, dies durch einen Verweis zu lösen. Statt dessen wurde die Tabelle 1 eingefügt, die die entsprechenden Ahndungssätze für Geschwindigkeitsüberschreitungen bezogen auf § 3 Abs. 1 Satz 3 StVO übernahm. Da in demselben Bundesratsverfahren auch die Ahndungstabelle für die sonstigen Geschwindigkeitsüberschreitungen überarbeitet und als Tabelle 1a neu aufgenommen wurde, war es wegen der o. g. Zielstellung unumgänglich, die beiden Tabellen so miteinander zu verbinden, dass für Verstöße gegen die in § 3 Abs. 1 Satz 3 StVO festgesetzte Höchstgeschwindigkeit Tabelle 1a stets zur Anwendung zu bringen ist, wenn diese höhere Sanktionen als Tabelle 1 auswirft. Nachdem es andererseits aber keinen Fall gibt, in dem Tabelle 1 eine höhere Sanktion enthält, blieb diese

im Ergebnis ein Torso ohne eigenen Anwendungsbereich. Darunter leidet zwangsläufig die Transparenz des Kataloges. Außerdem ist die derzeitige Konstruktion ungenau: In den Nummern 3a.1, 3a.2 wird in der Anlage zu § 1 Abs. 1 BKatV der Verweis auf Tabelle 1a nicht vorgenommen; er findet sich erst in der Überschrift zu Tabelle 1 in Form eines generellen Vorbehaltes. Auch dies kann zu Missverständnissen führen.

Die jetzt vorgenommene Änderung hilft dem ab; sie hat lediglich rechtsförmliche Bedeutung. Eine Neubewertung der Zuwiderhandlungen wird nicht vorgenommen.

Zu Buchstabe c (Nrn. 5.1, 5.2, 5.3 Bkat)

Redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe d (Nr. 49 Bkat)

Schon jetzt ist der Fall der Inbetriebnahme eines Kfz nach dem auf dem Kurzzeitkennzeichen angegebenen Ablaufdatum als Fahren ohne Zulassung anzusehen und unterliegt deshalb dem Regelsatz der Nr. 49 BKat. Die vorgenommene Änderung ist aber aus Gründen der Klarheit angezeigt, weil auch das Saisonkennzeichen besonders erwähnt ist.

Zu Buchstabe e (Nrn. 49a, 49b BKat)

Die 29. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften hat die BKatV an die Einführung des Saisonkennzeichens insoweit angepasst, als Nummer 49 BKat erweitert wurde. Dieser betrifft aber nur die Inbetriebnahme von Kraftfahrzeugen außerhalb des Zulassungszeitraums. Ungeregt blieb bisher der Fall des Abstellens. Dies wird jetzt nachgeholt. Die Höhe der Regelgeldbuße von 80 DM erklärt sich aus folgendem: Mit der Einführung des saisonalen Zulassungszeitraums wurden erhebliche Erleichterungen für diejenigen Halter geschaffen, die ihr Kraftfahrzeug nur während bestimmter Jahreszeiten im öffentlichen Verkehr benutzen wollen. Sie sind, um in den Genuss günstigerer Kfz-Steuern und Versicherungsbeiträge zu gelangen, nunmehr von der in der Vergangenheit nötigen wiederholten An- und Abmeldung entbunden. Damit muss von ihnen aber auch

verlangt werden, dass sie dem Verbot, das Kraftfahrzeug außerhalb des Zulassungszeitraums im öffentlichen Verkehrsraum abzustellen, strikt Folge leisten. Eine Zuwiderhandlung hiergegen ist, da die genannten erheblichen Vergünstigungen im Steuer- und Versicherungsbereich zu Unrecht in Anspruch genommen wurden, mehr als nur geringfügige Ordnungswidrigkeit. Der Verstoß wiegt aber naturgemäß weniger schwer als die unzulässige Inbetriebnahme, für die die Regelgeldbuße 100 DM beträgt.

Mit Nr. 49b wird ein Bußgeldregelsatz für den Fall der Verwendung eines Kurzzeitkennzeichens an mehr als nur einem Fahrzeug aufgestellt. Dieser Tatbestand ergänzt den Verwarnungsgeldkatalog, in dem der schlichte Verstoß gegen die Eintragung der Bezeichnung des Fahrzeuges in den Schein enthalten ist. Es handelt sich hierbei um einen Tatbestand, der als solcher in der StVZO zwar nicht speziell bußgeldbewehrt wurde, bei dessen Begehung jedoch stets der Bußgeldtatbestand des § 69a Abs. 2 Nr. 13a StVZO erfüllt ist. Denn bei Verwendung des Kurzzeitkennzeichens an mindestens zwei Fahrzeugen hat es der Betroffene entweder unterlassen, die Bezeichnung des ersten Fahrzeuges im Fahrzeugschein anzugeben, oder er verwendet den Fahrzeugschein, in den er die Bezeichnung des ersten Fahrzeuges eingetragen hat, an einem weiteren Fahrzeug, so dass er es unterlassen hat, dessen Bezeichnung anzugeben. Wie auch in anderen Fällen (etwa dem qualifizierten Rotlichtverstoß nach Nummer 34.2 der Anlage) knüpft die verschärfte Zumessungsregel vorliegend also an objektive Merkmale an, die die Handlung im Vergleich zum bußgeldbewehrten Grundtatbestand als schwerwiegender qualifizieren. Die qualifizierte Zuwiderhandlung (Nichteintragung und Verwendung an mehreren Fahrzeugen) ist mit dem Fehlen der Zulassung vergleichbar (Nr. 49 BKat); hieran orientiert sich die Bußgeldhöhe.

Zu Buchstabe f (Nr. 64f)

Der Fall des Fehlens des heimischen Kennzeichens wird bisher in der VerwarnVwV mit einem geringen Verwarnungsgeld belegt. Dies ist nicht mehr sachgerecht, nachdem die 28. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften den entsprechenden Tatbestand, sofern er durch Fahrzeugführer deutscher Kfz erfüllt wird, in den Bußgeldkatalog übernommen hat. Die Änderung führt die nötige Gleichbehandlung herbei.

Zu Buchstabe g (Streichung des Anhangs zu den Nummern 3a.1 bis 3a.3)

Folgeänderung der neuen Darstellungsweise für die Sanktionen bei Verstößen gegen die festgesetzte Höchstgeschwindigkeit bei Sichtweiten unter 50 m.

Zu Buchstabe h (Anhang zu Nr. 5 der Anlage)

Mit der Änderung werden die Sanktionen für extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen drastisch erhöht. Diese schon vor einigen Jahren von Bund und Ländern als erforderlich erkannte Maßnahme musste zunächst zurückgestellt werden, solange die gesetzliche Bußgeldobergrenze für die fahrlässige Begehungsweise, an die die Zumessungsregeln des Bußgeldkataloges anknüpfen, noch 500 DM betrug. Die zum 1. März 1998 in Kraft getretene Neuregelung in § 17 Abs. 1 OWiG gibt nunmehr den nötigen Handlungsspielraum.

Zur Begründung ist vor allem auf die Beschlüsse der Konferenzen der Innen- und Verkehrsminister und des 31. Deutschen Verkehrsgerichtstages hinzuweisen. Beide Gremien hatten sich für die Effektivierung der Fahrverbotsregelungen bei extremen Geschwindigkeitsüberschreitungen ausgesprochen.

Nachdem der Vorschlag, für die besonders groben Verstöße ein sofort vollziehbares Fahrverbot vorzusehen, aus Rechtsgründen ausscheidet und eine Übernahme folgenloser Geschwindigkeitsüberschreitungen in das Strafrecht als unverhältnismäßig abzulehnen ist, soll mit der vorliegenden Änderung die im derzeitigen Rechtssystem mögliche tatangemessenere Ahndung sichergestellt werden. Berücksichtigung findet, dass sich die auf den derzeit letzten beiden Stufen des Bußgeldkataloges erfassten Überschreitungen (mit Lkw um mehr als 40 km/h, mit Pkw um mehr als 50 km/h) durch ein besonders hohes Maß an abstrakter Gefahr und Verantwortungslosigkeit auszeichnen. Denn unter gewöhnlichen Tatumständen ist es nur dem umsichtigen Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer zuzuschreiben, wenn die Zuwiderhandlung ohne Folgen bleibt. Das gilt innerorts wegen der Anwesenheit schwacher Verkehrsteilnehmer ebenso wie außerorts, wo die nominal hohe

Geschwindigkeit die Beherrschbarkeit des Kraftfahrzeuges in Frage stellt (Seitenführungskräfte, Bremsweg etc.).

Die Höhe der Überschreitung deutet regelmäßig auch darauf hin, dass der Betroffene nicht nur im Ausnahmefall leichtfertig mit den - hauptsächlich aus Verkehrssicherheitsgründen angeordneten - Geschwindigkeitsvorschriften umgeht. Die Anhebung trifft damit nur den kleinen Kreis besonders verantwortungsloser Fahrer, wie die Erkenntnisse über die Häufigkeit von Geschwindigkeitsverstößen belegen. Im Pkw-Bereich fallen sie innerorts fast ausschließlich in den Bereich bis 40 km/h, außerorts in den bis 50 km/h Überschreitungshöhe. Abgesehen von der im Einzelfall zu verzeichnenden objektiven Tatsache, die besonders bei beobachteten Überschreitungen von Tempo-30-Anordnungen in Wohngebieten augenfällig ist, deutet auch dies darauf hin, dass der mit der Änderung herausgegriffene Überschreibungsbereich ein Verhalten kennzeichnet, das beinahe den soziaethischen Vorwurf verdient, der letztlich für eine Strafbewehrung entscheidend wäre.

Die Änderung ist außerdem aus allgemeinpräventiver Sicht angezeigt. Häufig wird übersehen, dass neben der nicht angepassten Geschwindigkeit auch die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unfallursächlich wirkt. Hierauf gingen bei den Pkw-Unfällen in den Jahren 1991 - 1996 immerhin zwischen 6,2 und 7,5 % der Unfälle mit Getöteten zurück. Die Zahlen haben sich seitdem nicht wesentlich verändert. Die Dunkelziffer dürfte noch darüber liegen. Im Rahmen des Prometheus-Forschungsprojektes wurde anhand der wissenschaftlichen Auswertung eines repräsentativen Unfallkollektives im Vergleich zur amtlichen Feststellung ein etwa viermal höherer Anteil von Geschwindigkeitsüberschreitungen als Unfallursache ermittelt. Festgestellt wurde des Weiteren, dass mit der Zunahme der Überschreitungsgeschwindigkeit auch der Anteil vermeidbarer Unfälle deutlich steigt. Dies indiziert auch die Struktur der tödlichen Autobahnunfälle in Bayern im Jahre 1991. Dort fanden 10 % der bei hoher Geschwindigkeit (über 150 km/h) verursachten Unfälle im tempolimitierten Bereich statt, und zwar alle unter Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um mehr als 50 km/h. Nicht nachweisbar ist allerdings, ob bestimmte Überschreitungshöhen im Unfallgeschehen überrepräsentiert sind. Somit kann eine Anhebung der Sanktionen für die häufigen, relativ niedrigen Zuwiderhandlungen nicht in Betracht kommen. Wenn es aber gelingt, wenigstens die Überschrei-

tungsspitzen wirksam zu bekämpfen, so leistet dies einen Beitrag für weniger oder zumindest folgenverminderte Unfälle.

Zur Vermeidung einer Durchbrechung der Systematik des Kataloges, der wegen des Zusammenhangs von Überschreitungshöhe und Bedeutung des Verstoßes eine weitgehend lineare Funktion zwischen Überschreitungs- und Sanktionshöhe sicherstellt, wurde in den jeweiligen Tabellen eine weitere Überschreitungsstufe aufgenommen. Die Erhöhungen bei den Bußgeldregelsätzen und bei der Dauer des Fahrverbotes sind insoweit angemessen auf den extremen Überschreibungsbereich verteilt worden. Dabei war insbesondere zu berücksichtigen, dass das Gefährdungspotential bei Begehung mit Kraftomnibussen, die Fahrgäste befördern, oder mit Gefahrgut-Lkw größer ist als bei Begehung mit sonstigen Lkw; darunter wiederum waren die Regelsanktionen für Pkw-Verstöße zu bemessen. Dass schon die Ausstattung von Kraftomnibussen und Lastkraftwagen die Begehung derart hoher Geschwindigkeitsüberschreitungen weitestgehend verhindert, wird nicht verkannt. Gleichwohl läuft die Regelung nicht ins Leere: Zum einen ist an die - z. B. ausländischen - Nutzkraftfahrzeuge zu denken, die nicht mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet sind. Zum anderen sind die hohen Überschreitungen bei Beschränkungen auf Tempo 30 und bei Missachtung des Schrittgeschwindigkeitsgebotes für die Vorbeifahrt an Bussen mit Warnblinklicht denkbar. Schließlich gilt Tabelle 1 Buchstabe a auch für Pkw mit Anhänger.

Die Änderung ist schließlich trotz des Umstandes, dass derart erhebliche Geschwindigkeitsverstöße im allgemeinen vorsätzlich begangen werden, erforderlich: Zum einen geht die Rechtsprechung in vielen Fällen selbst höchster Überschreitungen zugunsten des Betroffenen von der fahrlässigen Begehungsweise aus (nach OLG Frankfurt DAR 1995, 260 Fahrlässigkeit bei Überschreitung um 53 km/h; nach OLG Hamm ZfSch 1994, 268 Vorsatz erst ab 80 km/h Überschreitungshöhe außerorts), zum anderen werden selbst bei Vorsatz die Bußgeldsätze nur unzureichend erhöht, vor allem aber die Dauer des Fahrverbotes nicht verlängert (Bay ObLG DAR 1994, 458; OLG Düsseldorf DAR 1994, 284). Eine Korrektur dieser unbefriedigenden Praxis ist nur zu erreichen, wenn bereits für den Fall der Fahrlässigkeit deutlich erhöhte Sanktionen angedroht werden.

Zu Artikel 2

Zu Nummern 1 und 2

Durch die Änderung werden die seit Inkrafttreten des 6. Strafrechtsänderungsgesetzes möglichen Rücktrittsfälle bei Fahrerflucht (§ 142 Abs. 4 StGB) im Punktesystem besonders erfasst und - anders als die „normale“ Fahrerflucht (bewertet mit sieben Punkten) - mit fünf Punkten bewertet. Dem liegt die Überlegung zugrunde, dass es gerade für das Punktesystem - in dem es auf die Fahreignung und damit auf die Rechtstreue der Verkehrsteilnehmer ankommt - uneinsichtig wäre, denjenigen, der sich nachträglich nicht gemeldet hat, ebenso zu behandeln wie den, der tätige Reue zeigt. Außerdem schlägt sich auf diese Weise der Regelungszweck der neuen Vorschrift des § 142 Abs. 4 StGB, im Interesse des Opferschutzes einen Anreiz für die nachträgliche Meldung zu schaffen, nunmehr auch im Punktesystem adäquat nieder. Schließlich wäre es den Verkehrsteilnehmern auch nur schwer zu vermitteln, dass ein Gericht die Tat zwar nicht als ahndungswürdig ansieht, aber dennoch sieben Punkte im VZR eingetragen werden.

Zu Nummer 3

Es erfolgt die Anpassung der Punktebewertung nach dem Punktesystem (Anlage 13 zur FeV) an die Änderungen der Bußgeldkatalog-Verordnung. Die Bewertung folgt der Gewichtung der Verstöße im Bußgeldkatalog.

Zu Nummer 4

Redaktionelle Korrektur

Zu Artikel 3

Artikel 3 enthält die Vorschrift über das In-Kraft-Treten.

Ausführliche Darstellung der beabsichtigten Änderungen

a) **Extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen** (Änderungen sind fett geschrieben und grau unterlegt)

1. Lkw, Pkw mit Anhänger:

Lfd. Nr.	Überschreitung in km/h	Regelsatz in DM bei Begehung		Fahrverbot in Monaten bei Begehung	
		innerhalb geschlossener Ortschaften	außerhalb	Innerhalb Geschlossener Ortschaften	außerhalb
5.1.1	bis 15 für mehr als 5 Minuten Dauer oder in mehr als zwei Fällen nach Fahrtantritt	100	80	-	-
5.1.2	16-20	100	80	-	-
5.1.3	21-25	120	100	-	-
5.1.4	26-30	180	120	-	-
5.1.5	31-40	250	200	1	-
5.1.6	41-50	300→350	250→300	1→2	1
5.1.7	51-60	400→600	350→550	2→3	1→2
5.1.8	über 60	400→850	400→750	2→3	1→3

2. Gefahrgut-Lkw und Kraftomnibusse mit Fahrgästen

Lfd. Nr.	Überschreitung in km/h	Regelsatz in DM bei Begehung		Fahrerlaubnisverbot in Monaten bei Begehung	
		innerhalb geschlossener Ortschaften	außerhalb	Innerhalb Geschlossener Ortschaften	außerhalb
5.2.1	bis 15 für mehr als 5 Minuten Dauer oder in mehr als zwei Fällen nach Fahrtantritt	150	120	-	-
5.2.2	16-20	150	120	-	-
5.2.3	21-25	200	150	-	-
5.2.4	26-30	250	200	1	-
5.2.5	31-40	350	300	1	1
5.2.6	41-50	400→500	350→450	2	1→2
5.2.7	51-60	450→700	400→650	3	2→3
5.2.8	über 60	450→950	400→850	3	2→3

3. Pkw, Krafträder

Lfd. Nr.	Überschreitung in km/h	Regelsatz in DM bei Begehung		Fahrverbot in Monaten bei Begehung	
		innerhalb geschlossener Ortschaften	außerhalb	Innerhalb Geschlossener Ortschaften	außerhalb
5.3.1	21-25	100	80	-	-
5.3.2	26-30	120	100	-	-
5.3.3	31-40	200	150	1	-
5.3.4	41-50	250	200	1	1
5.3.5	51-60	350	300	1→2	1
5.3.6	61-70	450→600	400→550	2→3	1→2
5.3.7	über 70	450→850	400→750	2→3	1→3

b) Weitere Änderungen im Bußgeldbereich

Tatbestand	bisherige Sanktion	künftige Sanktion und Punkte
rechtswidriges Abstellen von Kfz mit Saisonkennzeichen außerhalb des Zulassungszeitraums	-	80 DM 1 Punkt
- Kurzzeitkennzeichen - Inbetriebnahme nach dem Ablaufdatum	-	100 DM 3 Punkte
Zum Vergleich (geltendes Recht): Fahren ohne Zulassung	100 DM 3 Punkte	
- Ausländische Kfz und Kraftfahrer: - Fahren ohne Nummernschild	10 DM	80 DM 1 Punkt (wie Deutsche)

c) Punkteregelung bei Fahrerflucht

Tatbestand	bisherige Sanktion	künftige Sanktion und Punkte
Fahrerflucht bei tätiger Reue, wenn das Gericht die Strafe mildert oder von Strafe absieht (Unfall im ruhenden Verkehr, geringer Sachschaden, nachträgliche Meldung des Täters innerhalb von 24 Stunden)	7 Punkte	5 Punkte
Sonstige Fälle der Fahrerflucht	7 Punkte	7 Punkte

04.02.00

Beschluss des Bundesrates

Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung und der Fahrerlaubnis-Verordnung

Der Bundesrat hat in seiner 747. Sitzung am 4. Februar 2000 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderung zuzustimmen.

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

Anlage

Änderung
und
Entschlieung
zur
Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung und der
Fahrerlaubnis-Verordnung

1. Zu Artikel 1 Nr. 4 - neu (Anhang zu § 1 Abs. 4 BKatV)

In Artikel 1 ist folgende Nummer 4 anzufügen:

'4. Der Anhang zu § 1 Abs. 4 wird wie folgt geändert:

Im ersten Abschnitt der Tabelle 4 werden die Zeilen 9 und 10 durch folgende Zeilen ersetzt:

"

Bei einem Regelsatz für den Grundtatbestand von DM	mit Gefährdung auf DM	mit Sachbeschädigung auf DM
350	400	550
400	450	650
450	500	750
500	550	850
550	600	950
600	650	950
650	700	950
700	800	950
750 bis 900	950	950

""

Begründung:

Die bisherige Tabelle 4 enthält Erhöhungen der Regelsätze bei Eintritt einer Gefährdung oder Sachbeschädigung bis maximal 450 DM. Diese Beschränkung war aufgrund der vor dem 1. März 1998 für Fahrlässigkeit geltenden Bußgeldobergrenze erforderlich. Dadurch konnte für Verstöße, die mit Regelsätzen ab 350 DM und mehr bewehrt sind, für den Fall der Sachbeschädigung und für Verstöße, die mit 450 DM bewehrt sind, auch für den Fall der Gefährdung keine angemessene Erhöhung vorgesehen werden, obwohl dies in der Sache geboten gewesen wäre. Die seit dem 1. März 1998 für Fahrlässigkeit geltende neue Bußgeldobergrenze von 1000 DM gibt nunmehr den Handlungsspielraum, um dies zu korrigieren. Dem dienen die vorliegenden Ergänzungen. Die Erhöhungen sind insbesondere auch deshalb erforderlich, weil nunmehr für die extremen Geschwindigkeitsüberschreitungen tatsächlich deutlich höhere Regelsätze im Grundtatbestand festgesetzt werden und deshalb auch für diese bei Hinzutritt einer Gefährdung oder einer Sachbeschädigung Erhöhungen vorgesehen werden müssen. Die Erhöhungssätze orientieren sich bei Regelsätzen bis 700 DM an der bisherigen Staffelung der Tabelle 4. Bei denjenigen Tatbeständen, die bereits im Grundtatbestand mit 750 DM und mehr bewehrt sind, handelt es sich hingegen um Ordnungswidrigkeiten von einer solchen Schwere, bei der im Falle der konkreten Gefährdung anderer oder der Verursachung einer Sachbeschädigung eine nur stufenweise und im Vergleich zum Regelsatz im Grundtatbestand lediglich leichte Erhöhung nicht mehr einsichtig wäre. Daher wird insoweit der der BKatV bekannte Höchstsatz festgelegt.

2. Entschließung

Die mit der Fahrerlaubnis-Verordnung in Kraft getretene Neuregelung des Führerscheinsrechts hat eine Veränderung der den Führerschein zugeordneten Gewichtsklassen mit sich gebracht.

Der dem alten Führerschein der Klasse 3 entsprechende neue Führerschein der Klasse B berechtigt nur noch zum Fahren von Kraftfahrzeugen bis zu 3,5 Tonnen statt bisher 7,5 Tonnen. Der neue Führerschein der Klasse C1 deckt Kraftfahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen ab. Für Kraftfahrzeuge mit höherem Gewicht als 7,5 Tonnen ist der neue Führerschein der Klasse C erforderlich, der im Prinzip den alten Führerschein der Klasse 2 ersetzt. Diese neue Klasseneinteilung stellt nach bisherigen Erkenntnissen insbesondere die freiwilligen Feuerwehren, die Rettungsdienste sowie die technischen Hilfsdienste vor große Probleme, weil der vorhandene Fuhrpark ganz überwiegend aus Kraftfahrzeugen von über 3,5 Tonnen bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen besteht. Gerade die jüngeren Mitglieder und die zahlreichen ehrenamtlichen Kräfte werden jedoch nur noch den Führerschein der neuen Klasse B erwerben, der jedoch nicht berechtigt, diese Kraftfahrzeuge zu führen. Dies hat grundsätzliche Auswirkungen auf die Einsatzbereitschaft, insbesondere bei den freiwilligen Feuerwehren und technischen Hilfsdiensten.

Bei altersbedingtem Wechsel wird es künftig zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Besetzung der vorhandenen Fahrzeuge mit jüngeren Nachfolgern kommen. Zumal die vielen ehrenamtlichen Kräfte nicht bereit sind, auf eigene Kosten die neue Fahrerlaubnis der Klasse C1 zu erwerben und die Kommunen aufgrund ihrer finanziellen Lage eine kommunal finanzierte Führerscheinausbildung nicht ermöglichen können.

Um jedoch die Einsatzbereitschaft der freiwilligen Feuerwehren, insbesondere im ländlichen Bereich, sowie der technischen Hilfsdienste, Rettungsdienste zu erhalten, bedarf es für diesen Bereich beschränkt einer Sonderregelung.

Die Bundesregierung wird daher um Prüfung gebeten, wie eine ausreichende Rechtsgrundlage dafür geschaffen werden kann, dass Angehörige freiwilliger Feuerwehren mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B unter erleichterten Bedingungen Feuerwehrfahrzeuge der Klasse C1 führen dürfen.