

## Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daubertshäuser, Kretkowski, Antretter, Amling, Bamberg, Pauli, Wimmer (Eggenfelden), Dr. Riemer, Merker, Rösch, Dr. Zumpfort, Bergerowski und der Fraktionen der SPD und FDP  
— Drucksache 9/1805 —

### Verkehrszentralregister

*Der Bundesminister für Verkehr – StV 11/36.10.32–02/11087 K 82  
– hat mit Schreiben vom 9. Juli 1982 die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:*

Das Verkehrszentralregister in Flensburg dient im wesentlichen drei Zielen, die in § 30 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) enthalten sind:

- Bereitstellung von Informationen für Gerichte und Bußgeldstellen, um diesen das Erkennen von wiederholt auffällig gewordenen Kraftfahrern zu ermöglichen, so daß angemessene Sanktionen verhängt werden können,
- Bereitstellung von Informationen für die Fahrerlaubnisbehörden, um den Entzug der Fahrerlaubnis bei ungeeigneten Kraftfahrern zu ermöglichen und
- Bereitstellung von statistischen Daten über das Verkehrsverhalten zur Vorbereitung verkehrspolitischer und verkehrserzieherischer Maßnahmen.

Welcher Beitrag durch das Register für Verkehrssicherheit geleistet wird, läßt sich kaum einschätzen, insbesondere wenn man berücksichtigt, daß nur ein Bruchteil der tatsächlich begangenen Verkehrsverstöße geahndet und registriert wird.

1. Welche Entwicklung im Bereich des Verkehrszentralregisters hat zu den Reformbemühungen der Bundesregierung geführt?

Die bisher geltenden Vorschriften über das Verkehrszentralregister haben im Laufe der Jahre zu einem auffälligen Mißverhältnis zwischen Aufwand und Erfolg geführt, was insbesondere in dem starken Anwachsen des Registerbestandes zum Ausdruck kommt.

Während im Jahre 1970 erst 3,3 Millionen Personen registriert waren, ist der Eintragungsbestand bis Ende des Jahrs 1981 bereits auf 4,85 Millionen Personen angestiegen.

Die Zahl der eingetragenen Entscheidungen von Gerichten, Bußgeldstellen und Verwaltungsbehörden erhöhte sich im gleichen Zeitraum von ca. 5 Millionen auf nahezu 9,5 Millionen. Anzeichen für eine Änderung dieser Tendenz sind nicht zu erkennen.

Demgegenüber beträgt der Anteil der aufgrund von Registereintragungen erfolgten Führerscheinentzüge an der Gesamtzahl der Entzüge von ca. 150 000 jährlich lediglich um 3 v. H. (ca. 5000 Fälle pro Jahr). 95 v. H. aller Führerscheinentzüge werden von den Gerichten veranlaßt; in aller Regel wegen Alkoholdelikten. Dies bedeutet, daß jeweils 1000 Autofahrer registriert werden, von denen sich aber nur einer als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist.

2. Welche Gründe haben dazu geführt, die ursprünglich angestellten Überlegungen zur völligen Aufgabe des Registers nicht weiter zu verfolgen?

Zur Vorbereitung einer Entscheidung über die verschiedenen Reformmodelle, zu denen als weitestgehende Überlegung auch die völlige Aufgabe des Verkehrszentralregisters gehörte, ist das Infas-Institut, Bonn-Bad Godesberg, beauftragt worden, festzustellen, wie das Register generell von der Bevölkerung und den Gruppen, die in unterschiedlichem Ausmaß betroffen sind, beurteilt wird und welche speziellen Wirkungen Eintragungen im Verkehrszentralregister auf dessen Beurteilung und auf das Verhalten der Betroffenen im Straßenverkehr haben.

Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, daß die Bevölkerung überwiegend vom Nutzen der Kartei überzeugt ist und ihre Bedeutung insbesondere im Schutz vor Verkehrsrowdys sieht. Drei Viertel der Befragten betonten, die mögliche Eintragung in das Register führe zu genauerer Beachtung der Verkehrsregeln. Die Mehrzahl vertrat jedoch auch die Auffassung, im Verkehrszentralregister seien zu viele Eintragungen registriert; das Register sei zwar wichtig, müsse aber durch die Beschränkung auf wirklich schwerwiegende Verstöße verkleinert werden.

Da nach dem Ergebnis der Untersuchung dem Verkehrszentralregister Bedeutung für die Verkehrssicherheit zukommt, hat der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Justiz entschieden, in den z. Z. laufenden Gesetzentwurf des Bundesjustizministers zur Änderung des Ordnungswi-

drigkeitengesetzes, des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze eine deutliche Anhebung der Eintragungsgrenze für Verkehrsordnungswidrigkeiten im Verkehrszentralregister auf 120 DM aufzunehmen.

3. Welche Auswirkungen auf das Verkehrszentralregister hat die jetzt zwischen BMV und BMJ abgestimmte Anhebung der Eintragungsgrenze für Verkehrsordnungswidrigkeiten auf 120 DM?

Nach Hochrechnungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (Stand: 1. Januar 1982) würde durch die Anhebung der Eintragungsgrenze auf 120 DM eine Reduzierung des Bestands an Bußgeldentscheidungen um 76,5 v. H. eintreten. Der Gesamtbestand des Registers würde sich dadurch sowie wegen des vorgesehenen Wegfalls der Eintragung gerichtlicher Entscheidungen nach § 153 a StPO (Einstellung des Verfahrens) um ca. 44 v. H. und der derzeitige Eintragungsbestand an Personen von ca. 4,85 Millionen um 46,7 v. H. auf ca. 2,6 Millionen verringern.

Der für 1982 geschätzte Eingang an Mitteilungen (2,9 Millionen) würde sich um 60,9 v. H. auf 1,1 Millionen reduzieren.

Die Zahl der Anfragen (Auskunftersuchen) wird sich dagegen durch die Anhebung der Eintragungsgrenze voraussichtlich nicht verändern.

4. Wie steht die Bundesregierung zu dem Vorschlag, aus Gründen der Kostenersparnis und der Arbeitserleichterung das Verkehrszentralregister mit dem Bundeszentralregister in Berlin (West) zusammenzulegen?

Durch die Anhebung der Eintragungsgrenze für Verkehrsordnungswidrigkeiten auf 120 DM wird der Anteil der Verkehrsstraf-taten, die sowohl in Flensburg als auch beim Bundeszentralregister in Berlin registriert werden, am Gesamtbestand des Verkehrszentralregisters von derzeit 24,6 v. H. auf ca. 43 v. H. steigen.

Die Bundesregierung prüft daher, welche Möglichkeiten es gibt, Kosteneinsparungen zu erzielen und unnötige Doppelregistrierungen und Doppelanfragen zu vermeiden. Hierbei sind u. a. auch arbeitsmarktpolitische und personalwirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen. Insoweit wird der Frage, ob das angestrebte Ziel durch eine Verknüpfung der Aufgaben und Arbeitsabläufe der beiden Register erreicht werden kann, besondere Bedeutung zukommen. Die Bundesregierung ist bemüht, diese Frage alsbald einer Klärung zuzuführen.

5. Plant die Bundesregierung Rechtsänderungen auch im Bereich des Bußgeldkatalogs und des Punktesystems?

Um einheitliche Voraussetzungen für die Eintragung ins Verkehrszentralregister zu schaffen, ist im Rahmen des gemeinsamen Gesetzentwurfs des Bundesministers der Justiz und des Bundesministers für Verkehr die Einfügung eines neuen § 26 a in das

Straßenverkehrsgesetz vorgesehen, der die Rechtsgrundlage für eine normative Festlegung der Regelsätze für Geldbußen in einer bundeseinheitlichen Rechtsverordnung enthält. Die bisher angewendeten Bußgeldkataloge beruhen nur auf Erlassen der Länder ohne Rechtsnormcharakter. Da es für die Eintragung von Bußgeldentscheidungen in das Verkehrszentralregister künftig stärker als bisher auf die Höhe der im Einzelfall festgesetzten Geldbuße ankommt, könnte bei einem Verzicht auf bundeseinheitlich verbindliche Festlegung der Regelsätze der angestrebte Reformzweck – Beschränkung des Registers auf schwerwiegende Verkehrsverstöße – durch eine generelle Anhebung der Regelsätze über die Eintragungsgrenze von 120 DM hinaus unterlaufen werden. Ein Bußgeldkatalog in Form einer Rechtsverordnung schließt diese verfassungsrechtlich bedenkliche Konsequenz aus und schafft eindeutige, für den Bürger vorhersehbare Eintragungsvoraussetzungen. Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, beim Erlaß des neuen bundeseinheitlichen Bußgeldkatalogs die Regelsätze zu verändern.

Durch die vorgesehene Beschränkung des Verkehrszentralregisters verliert ein differenziertes „Punktsystem“ als Arbeitshilfe für die Straßenverkehrsämter an Bedeutung. Das gleiche gilt für das bisherige System abgestufter Maßnahmen bei Erreichen bestimmter Punktsstände. Die Frage, ob gleichwohl ein Punktsystem unter Anpassung an den geänderten Registerbestand erforderlich ist, wird gemeinsam mit den Bundesländern geprüft werden.