

## Antrag

**der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Matthias Büttner, Marc Bernhard, Stephan Brandner, Marcus Bühl, Joana Cotar, Siegbert Droese, Dr. Michael Ependiller, Peter Felser, Dr. Götz Frömming, Markus Frohnmaier, Dr. Axel Gehrke, Wilhelm von Gottberg, Kay Gottschalk, Mariana Iris Harder-Kühnel, Dr. Roland Hartwig, Karsten Hilse, Martin Hohmann, Johannes Huber, Jens Kestner, Stefan Keuter, Norbert Kleinwächter, Jörn König, Enrico Komning, Dr. Rainer Kraft, Jens Maier, Dr. Lothar Maier, Dr. Birgit Malsack-Winkemann, Volker Münz, Sebastian Münzenmaier, Christoph Neumann, Jan Ralf Nolte, Ulrich Oehme, Frank Pasemann, Paul Viktor Podolay, Martin Reichardt, Dr. Robby Schlund, Uwe Schulz, Thomas Seitz, Detlev Spangenberg, René Springer, Dr. Harald Weyel, Dr. Heiko Wildberg, Dr. Christian Wirth und der Fraktion der AfD**

### **Autofahrer unterstützen – Neuen Bußgeldkatalog sofort außer Kraft setzen – Rückkehr zu alter Bußgeldkatalog-Verordnung**

Der Bundestag wolle beschließen:

- I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:
  1. Die Bestimmungen des neuen Bußgeldkatalogs vom 20. April 2020 sind hinsichtlich der Regelsätze für Verwarnungs- und Bußgelder sowie der Verhängung von Fahrverboten in weiten Teilen unverhältnismäßig. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist nach § 26a StVG (Straßenverkehrsgesetz) seitens des Gesetzgebers ermächtigt, den Bußgeldkatalog durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrats zu erlassen. Der neue Bußgeldkatalog (Artikel 3 der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. April 2020, veröffentlicht im Bundesgesetzblatt Nr. 19 vom 27. April 2020 I S. 814 ff.) wurde deshalb ohne Zustimmung des Deutschen Bundestags aber mit Zustimmung des Bundesrats verordnet.
  2. Bürger sind regelmäßig in verschiedenen Funktionen Teilnehmer des Straßenverkehrs, sowohl als Fußgänger, Fahrrad- und Autofahrer. Mitunter wechselt ihre Rolle dabei von einer Minute auf die andere, etwa wenn nach dem Einparken des Kraftfahrzeugs der Weg zu Fuß fortgesetzt wird. Eine Politik, die vor diesem Hintergrund die einzelnen Gruppen von Verkehrsteilnehmern gegeneinander auspielen möchte, ist völlig verfehlt.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. die Bestimmungen des Artikels 3 der 54. Verordnung zur Änderung der Bußgeld-Katalog-Verordnung vom 20. April 2020 (veröffentlicht im Bundesgesetzblatt Nr. 19 vom 27. April 2020 I S. 814 ff.) außer Kraft zu setzen, mit Ausnahme der Teile, die sich auf das innerörtliche Rechtsabbiegen von Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen an Stellen, an denen mit Rad- und Fußgängerverkehr gerechnet werden muss, sowie die unerlaubte Nutzung einer Rettungsgasse, beziehen;
  2. das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu beauftragen, die Bußgeld-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. S. 756) geändert worden ist, mit Ausnahme der unter Ziffer 1 genannten Positionen wieder in Kraft zu setzen und hierfür die Zustimmung des Bundesrats einzuholen.

Berlin, den 7. Mai 2020

**Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion**

## **Begründung**

Die Regelsätze für Verwaltungs- und Bußgelder wurden in der Regel verdoppelt bis vervierfacht. Für normalverdienende Verkehrsteilnehmer bedeutet dies, dass eine ungewollte Nachlässigkeit - die durch ein Bußgeld geahndet wird - mehr als einen Nettotagesverdienst kosten kann. Dieser Ansatz liegt weiten Teilen der Bußgeldkatalogverordnung zur vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften (BGBl. 2020 I, S. 814 ff.) vom 20. April 2020 zugrunde. Diese ist von einer unverhältnismäßigen und ideologischen Grundhaltung geprägt, die vor allem den bereits seit langem aufgenommenen Kampf gegen das Automobil umsetzt.

Gerade in Zeiten, in denen Krankheitswellen die Gesellschaft und das Individuum gefährden, wird deutlich, dass das Kraftfahrzeug bis heute das überzeugendste Mobilitätskonzept für Kurz-, Mittel- und Langstreckendistanzen ist. Es ist nicht nur nach Zeit und Ort individuell sowie wetterunabhängig einsetzbar, sondern bewahrt den Verkehrsteilnehmer auch vor der großen Gefahr von Ansteckungskrankheiten, die mit der Nutzung von Massenverkehrsmitteln aufgrund der Vielzahl der mitfahrenden Personen unvermeidlich verbunden sind.

Eine Straßenverkehrsordnung und deren Bußgeldvorgaben sollen nicht den Zweck haben, Ideologien durchzusetzen, sondern den Straßenverkehr bestmöglich im Interesse aller Beteiligter, also auch der Autofahrer, zu regeln.

Den Neureglungen des Bußgeldkatalogs zur Straßenverkehrsordnung seit dem 28. April 2020 liegt allerdings keinerlei Erkenntnis über tatsächliche Gefahrenlagen, die sich als dringend zu entschärfen herausgestellt hätten, zugrunde. Sie folgen der seit Jahren von der Bundesregierung praktizierten Grundhaltung, den Bürgern in Deutschland erst Probleme, die es zuvor nicht gab, zu schaffen, statt die tatsächlich bestehenden zu lösen. Tatsächlich ist die Zahl der Unfallopfer in der Bundesrepublik Deutschland seit Jahrzehnten rückläufig und lag trotz des massiv zunehmenden Verkehrsgeschehens, etwa durch starken Transitverkehr und stetige Bevölkerungszunahme, im vergangenen Jahr auf dem niedrigsten Stand seit Aufzeichnung.

Vor allem mit den Bußgeldvorgaben, die seit dem 28. April 2020 gelten, werden die Bürger in Deutschland in ihrer Eigenschaft als Kraftfahrzeugführer unverhältnismäßig für kleinste Unaufmerksamkeiten, die häufig keinerlei Gefahrenlage begründen, kriminalisiert und mit hohen Bußen belegt. Der neue Bußgeldkatalog verfolgt erkennbar die vorrangigen, aber unzulässigen Ziele, auf diese Weise weitere Gelder der Bürger in die klammen Staatskassen leiten sowie die Kraftfahrzeugnutzung unattraktiv machen zu wollen.

So genügt seit dem 28. April 2020 eine Geschwindigkeitsüberschreitung von nur 21 km/h, statt bisher 31 km/h, innerorts, um neben einer Geldbuße und einem Punkt im Verkehrszentralregister auch einen Monat lang mit einem Fahrverbot belegt zu werden. Außerorts gilt nun das Gleiche ab einer Überschreitung von 26 km/h mehr, statt bisher 41 km/h, gegenüber der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit. Bereits bei einer innerörtlichen Überschreitung der Geschwindigkeit um lediglich 10 km/h sind jetzt 30,00 Euro zu zahlen, bei 15 km/h sind es schon 50,00 Euro, bei 20 km/h 70,00 Euro. Außerhalb von Ortschaften sind es in den genannten Fällen 20,00 Euro, 40,00 Euro und 60,00 Euro, die derjenige, der die Geschwindigkeiten überschreitet, zahlen muss.

Gerade weil diese Regelungen mit einer immer verwirrenderen Beschilderung sowohl innerhalb der Ortschaften, als auch außerorts und auf Autobahnen zusammentreffen, besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass viele Kraftfahrer aus kurzfristiger Unachtsamkeit die Geschwindigkeitsvorgaben missachten und dann mit drastischen Ahndungen, bis hin zu Fahrverboten und letztlich sogar dem völligen Führerscheinentzug rechnen müssen. Da seit dem 1. Mai 2014 die Gesamtpunktzahl im Verkehrszentralregister, bei der es zu einem völligen Entzug der Fahrerlaubnis kommt, ohnehin bereits von 18 auf 8 abgesenkt wurde, ist diese Schwelle nun für viele, insbesondere Berufskraftfahrer und solche, die beruflich häufig auf ihr Kfz angewiesen sind, schnell erreicht, woraus sich dramatische Auswirkungen auf Einzelschicksale und deren Erwerbssituation ergeben können.

In völliger Verkennung dessen, dass der seitliche Straßenraum gerade in Großstädten zwingend dem Abstellen von Kraftfahrzeugen zur Verfügung stehen muss und hierfür oft gar kein ausreichender Platz zur Verfügung steht, weshalb es häufig zu Notlagen für den Kraftfahrer kommt, ist nun außerdem das Bußgeld für das Parken auf Geh- und Radwegen von 20,00 Euro auf 55,00 Euro hochgesetzt worden. Für den Fall, dass damit eine Behinderung oder Gefahr einhergeht, beträgt das Bußgeld sogar bis zu 100,00 Euro und einen Punkt im Zentralregister. Ähnliches gilt für Parken oder Halten in zweiter Reihe, wobei dies sogar eine Buße von bis zu 110,00 Euro und einen Punkt nach sich ziehen kann, für den Fall einer Behinderung, Gefährdung oder Sachbeschädigung. Das Halten auf sog. Fahrradschutzstreifen, obwohl dies oft die einzige Möglichkeit zum Be- und Entladen eines Fahrzeugs bildet, ist seit 28. April 2020 gar nicht mehr zugelassen und Zuwiderhandlungen werden mit 55,00 Euro Geldbuße belegt. Gerechtfertigt wäre in all den Fällen nur eine Ahndung, soweit der Fuß- oder Rad- oder auch Kraftfahrzeugverkehr durch ein solches Verhalten überhaupt wesentlich behindert oder sogar gefährdet wird. Alles andere ist reine staatliche Schikane.

Auch die Buße für das Parken auf Behindertenparkplätzen ist von 35,00 Euro auf 55,00 Euro hochgesetzt worden, ohne dass ersichtlich ist, dass es hier einen Handlungsdruck aufgrund regelmäßiger Missachtung der Vorgaben gegeben hat. Selbiges gilt auch für die Erhöhung der Bußgelder für Parken an engen oder unübersichtlichen Stellen, oder das Parken im Halteverbot.

Sogar die Bußgelder für das Ablaufen eines Parkscheins oder einer Parkscheibe werden mit dem neuen Bußgeldkatalog von bisher 10,00 Euro auf 20,00 Euro und je nach Dauer sogar auf 40,00 Euro erhöht. In ähnlicher Weise wurden auch die Bußen für das Missachten eines Halteverbots erhöht. Auch dafür gibt es aber keine Rechtfertigung, zumal der Parkraum, gerade in Städten, begrenzt und die Zeit der Überschreitungen oft unerheblich ist.

Vorfahrtsmissachtungen anderer Verkehrsteilnehmer werden nun mit 40,00 Euro statt bisher 20,00 Euro geahndet, bei einer Gefährdung sogar mit 140,00 Euro und einem Monat Fahrverbot. Eine Unaufmerksamkeit beim Ein- oder Aussteigen wird jetzt mit einer Buße von 40,00 Euro statt bislang 20,00 Euro belegt, bei einer Sachbeschädigung 50,00 Euro. Auch das Nutzen von Geh- und Radwegen auf der linken Seite, bzw. Verkehrsinseln durch Fahrzeuge wird seit 28. April 2020 mit 55,00 Euro, im Gefährdungsfall sogar 100,00 Euro, geahndet, statt bislang mit 10,00 Euro bzw. 25,00 Euro. In all diesen Fällen ließe sich eine höhere Ahndung als die bisherige, ohnehin nur dann rechtfertigen, sofern damit eine Gefährdungslage verbunden wäre, jedoch nicht zur offenbar bezweckten Einnahmensteigerung auf Seiten des Staates.

In derselben Weise überzogen ist deshalb auch die seit dem 28. April 2020 geltende Regelung, wonach Kraftfahrzeuge zukünftig beim Überholen von Fußgängern, Fahrrädern und Elektrorollern einen Sicherheitsabstand innerorts von 1,5 m und außerorts von 2,0 m einzuhalten haben. Bisher gab es hier keine zentimetergenaue Vorgabe, sondern der Sicherheitsabstand war so definiert, dass er ausreichend sein musste. Diese individuell angepasste Regelung wurden den vielfältigen Situationen derartiger Überholvorgänge im Straßenverkehr zum einen wesentlich eher gerecht, da ausreichend immer nur ein Abstand sein kann, der den anderen Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet. Zum anderen ist die neue Regelung auch nicht praktikabel, weil sich die zentimetergenaue Vorgabe in der Realität so gut wie gar nicht überprüfen lässt. Die entsprechenden Bußgeldvorschriften sind hier somit unangebracht.

Auch in Bezug auf Fahrradfahrer lässt sich nicht rechtfertigen, dass die Nutzung eines Bürgersteigs seit 28. April 2020 mit einer Buße von 25,00 Euro statt bisher 15,00 Euro bzw. im Gefährdungsfall mit 35,00 Euro statt 25,00 Euro belegt wird.

Die seit dem 28. April 2020 geltenden straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben der Bundesregierung werden aufgrund ihrer Unverhältnismäßigkeit, ihrer häufigen Unpraktikabilität, vor allem aber ihrer bedrohlichen Auswirkungen auf die Kfz-Nutzer, die wegen ihrer raschen Folge eines Fahrverbots oder sogar des vollständigen Führerscheinentzugs existenzbedrohlich sein können, zu einer Flut von behördlichen und gerichtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Straßenverkehrsverstößen führen. In einer Zeit, in der Justiz und Verwaltung schon heute häufig nicht mehr in der Lage sind, ihren notwendigen Staatsaufgaben, insbesondere auch der Bekämpfung und Ahndung der tatsächlichen Kriminalität, in der gebotenen Gründlichkeit und Schnelligkeit Herr zu werden, hat dies eine verheerende Aufgabenverschiebung zur Folge.

Sinnvoll und gerechtfertigt sind allein die neuen Bußgeldvorgaben soweit das unberechtigte Nutzen einer Rettungsgasse ebenso geahndet wird, wie eine solche nicht zu bilden, und Lkw-Fahrer eine Buße zu zahlen haben, wenn sie dort, wo mit Fußgänger- und Radverkehr zu rechnen ist, beim Rechtsabbiegen nicht mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Diese neuen Ahndungen zielen erkennbar darauf ab, den Straßenverkehr in der Weise sicherer zu machen, als das Risiko des Übersehens von Fahrradfahrern und Fußgängern beim Abbiegen von Lkw verringert werden soll und durch entsprechende Bußgeldverschärfung dem Missbrauch von Rettungsgassen entgegengewirkt werden soll, da dort die Einsatzfahrzeuge keinesfalls behindert werden dürfen, wenn sie zum Unfallgeschehen gelangen, zumal bei schweren Verletzungen sprichwörtlich jede Sekunde zählt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist nach § 26a StVG (Straßenverkehrsgesetz) seitens des Gesetzgebers ermächtigt worden, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrats Vorschriften über die Erteilung einer Verwarnung nach § 24 StVG, Regelsätzen für Geldbußen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach den §§ 24, 24a und 24c StVG und der Anordnung des Fahrverbots nach § 25 StVG zu erlassen. Es ist als Verordnungsgeber mit Zustimmung des Bundesrats zuständig für eine Initiative zur weitgehenden Außerkraftsetzung der Bestimmungen des Artikels 3 der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. April 2020, veröffentlicht im Bundesgesetzblatt Nr. 19 vom 27. April 2020 I S. 814 ff., sowie für die Inkraftsetzung eines Bußgeldkatalogs, der die Verhältnismäßigkeit wahrt.