


Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Leiter des Referats StV 12


Invalidenstraße 44
10115 Berlin

E-Mail: ref-stv12@bmvi.bund.de

**Stellungnahme zum Entwurf einer Ersten Verordnung zur
Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV)
Ihr Aktenzeichen: StV 12/7332.5/6-2/3342824/**

Sehr geehrter ,


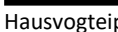
wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BkatV).



Die im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz am 15./16.04.2021 zwischen Bund und Ländern erzielte Einigung zur Neuverkündung der teils nichtigen Regelungen des Artikels 3 der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (54. StVRÄndV) vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) wird von uns ausdrücklich begrüßt. An einer zügigen Umsetzung ist uns sehr gelegen, da der Vollzug des Artikels 3 ausgesetzt werden musste und insbesondere die neuen Tatbestände nicht hinreichend vollzogen werden können.

Die bezüglich des nachträglich streitigen Punktes der Fahrverbote getroffenen inhaltlichen Modifikationen scheinen uns grundsätzlich geeignet, zu einem besseren Vollzug der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften beizutragen. Gelungen erscheint uns dabei in erster Linie der Kompromiss hinsichtlich der **Geschwindigkeitsüberwachung**. Im fließenden Verkehr erhöhen sich die Bußgelder bei Überschreitung bis 20 km/h und ab 41 km/h bis 60 km/h inner- und außerorts um das Doppelte. Auch bei Überschreitungen von 21 bis 40 km/h bzw. ab 61 km/h liegen die Bußgelder deutlich über der bisherigen Sanktionshöhe.

19.07.2021/gru

Kontakt


@staedtetag.de
Hausvogteiplatz 1
10117 Berlin

Telefon 030 37711-
Telefax 030 37711-

www.staedtetag.de

Aktenzeichen
66.05.50 D

Hauptgeschäftsstelle Berlin
Hausvogteiplatz 1
10117 Berlin
Telefon 030 37711-0

Hauptgeschäftsstelle Köln
Gereonstraße 18-32
50670 Köln
Telefon 0221 3771-0

Europabüro Brüssel
Avenue des Nerviens 9-31
1040 Bruxelles / Belgien
Telefon +32 2 74016-20

Begrüßt wird auch die Berücksichtigung der besonderen Fahrzeugklassen (z.B. Fahrzeuge mit Anhänger und Gefahrguttransporte), die in der 54. StVRÄndV 2020 nicht enthalten war. Die Staffelung der monetären Sanktionen wird im Geschwindigkeitsbereich nun insgesamt so gestaltet, dass sie der Schwere der Verstöße in der jeweiligen Relation angemessen Rechnung tragen könnte.

Wir haben die Stellungnahme daher unterteilt, in inhaltliche Fehler, die im Rahmen der anstehenden Novelle dringend beseitigt werden sollten (I) sowie weitergehenden Änderungsbedarf (II) und einen Ausblick zu einer begleitend BKatV-Änderung bezüglich einer anstehenden weitergehenden StVO-Novelle zur Verbesserung der Sicherheit des Fußverkehrs (III).

I. Unmittelbarer Änderungsbedarf

1. Zu lfd. Nr. 18 und 28 Änderungen zu Zeichen 299 erforderlich:

Betrifft Nr. 51 (unzulässig gehalten) und 52 (unzulässig geparkt in den Fällen, in denen das Halten verboten ist): In den jeweiligen Spalten 3 ist das Zeichen 299 aufgeführt. Der Regelsatz beträgt dort 20 EUR bzw. 25 EUR.

Das Zeichen 299 ist hier in den einzelnen Spalten 3 zu streichen, da das Halten auf Grenzmarkierungen (wie das Parken) in Nr. 54.3 (neu) bzw. 54.4 (neu) mit 55 EUR dotiert ist.

2. Zu lfd. Nr. 36: Parken in Kreuzungs-/Einmündungsbereichen

Betrifft unzulässiges Parken in den in § 12 Absatz 3 Nummer 1 bis 5 StVO genannten Fällen. Diese gesetzlichen Parkverstöße bleiben bei 10 EUR, darunter das verbotswidrige Parken in Kreuzungs-/Einmündungsbereichen, obwohl das Freihalten von Sichtdreiecken dort durch Änderung des § 12 Abs. 3 StVO forciert werden sollte. Diese Sanktionshöhe bildet hier nicht ansatzweise die hohe Relevanz für die Verkehrssicherheit ab. Erst jüngst wurde von der Unfallforschung der Versicherer auf die Gefahren in Knotenpunkten hingewiesen (Unfallforschung kommunal Nummer 36, Unfallrisiko Parken für zu Fuß Gehende und Radfahrende). Die Bedeutung von Sichtachsen hat sich in der Änderung zu § 12 Absatz 3 Nummer 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in der 54. StVRÄndV niedergeschlagen, wo bei baulichen Radwegen das Parkverbot auf acht Meter ausgedehnt wurde. Auch in der Begründung zur Anhebung der Regelsätze zu Nummern 18 und 19 (unzulässig gehalten) wird diese Anhebung explizit mit den eingeschränkten Sichtbeziehungen bei Zufußgehenden gerechtfertigt (s. S. 43 f.).

Umso mehr würde dies für Kreuzungsbereiche gelten. Alle Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit werden konterkariert, wenn diese – gerade für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden – extrem gefährdenden Parkverstöße

bei dieser niedrigen Sanktionshöhe bleiben und die Änderungen der StVO nicht sanktioniert werden.

Die jetzige Konstellation wird in der Praxis dazu führen, dass z. B. für zwei identische Einmündungsbereiche, welche einmal mit und einmal ohne Zeichen 299 baulich eingerichtet wurden, unterschiedliche Regelsätze gelten. Dabei ist nach der BKatV zu beachten, dass bei zwei tateinheitlich begangenen Parkverstößen, wie z. B. Parken in Einmündung < 5 m und auf Zeichen 299, immer der Tatbestand mit der höchsten Geldbuße heranzuziehen ist. Diese Diskrepanz bei der Verfolgung von unterschiedlichen Halt-/ Parkverstößen wird durch die Verfolgungsbehörden nur schwer vermittelbar sein.

Sofern keine generelle Anhebung der Bußgelder vorgenommen wird, sollte – analog zum Zeichen 299 – aufgrund der besonderen Tragweite von Parkverstößen im Kreuzungsbereich auch hier das Sanktionsniveau auf 55 EUR angehoben werden.

3. Zu lfd. Nr. 41 (BKat-Nr. 54a):

Im Gegensatz zum mit nun 20 EUR dotierten unzulässigen Halten auf Radwegen, wird das Halten auf dem Schutzstreifen für den Radverkehr mit 55 EUR geahndet. Nach der Begründung zu Nummer 18 und 19 (Seite 43) sind vergleichbare Verkehrsverstöße auch vergleichbar zu sanktionieren. Daher ist aus unserer Sicht bei der jetzigen Novelle zumindest zwingend, dass neben dem Halten auf dem Schutzstreifen auch das „Parken“ auf dem Schutzstreifen vom Qualifizierungstatbestand erfasst wird. In einem zweiten Schritt (weiterhebender Änderungsbedarf) sollte die Sanktionierung des ordnungswidrigen Haltens/Parkens auf Geh- und Radwegen und Schutzstreifen als weitergehender Änderungsbedarf angepasst werden.

II. Weitergehender Änderungsbedarf

In diesem Teil II der Stellungnahme möchten wir auf einen weitergehenden Änderungsbedarf hinweisen, den wir teilweise im Rahmen der StVO-Novelle 2020 bereits vorgetragen hatten.

Wohlwollend nehmen wir die tatsächlich wahrnehmbaren Anhebungen der Verwarnungsgelder im Bereich des Umweltverbundes zur Kenntnis, allerdings bleiben alle anderen und sogar nur teilweise durchgeführten Anhebungen ganz massiv hinter den Erwartungen an ein zielführendes Sanktionsniveau zurück.

Im ruhenden Verkehr beschränken sich die Erhöhungen auf besondere Konstellationen wie insbesondere für das verbotswidrige Halten/ Parken

- auf Geh- und Radwegen,
- in zweite Reihe,
- auf Schwerbehindertenparkplätzen,
- in Feuerwehruzufahrten/ Rettungswegen,
- an engen, unübersichtlichen Straßenstellen bzw. im Bereich scharfer Kurven,
- in allgemeinen Halt-/ Parkverboten (Z 286/283),
- im Schienenraum, auf Bussonderstreifen und im Haltestellenbereich.

bzw. für neue Tatbestände wie dem verbotswidrigen Parken auf Parkplätzen für elektrisch betriebene und Carsharing-Fahrzeuge.

Die Bußgelder steigen dabei auf bis zu 55 EUR bzw. sogar auf bis zu 110 EUR bei einem qualifizierten Tatvorwurf der „Behinderung“ bzw. „Gefährdung“ und dürften somit nach Anlage 13 zu § 40 FeV teilweise punktebewertet sein.

Das Sanktionsniveau bleibt auch nach der Änderung im Vergleich zu anderen Staaten recht niedrig, so dass die Hoffnung auf eine generell abschreckende Wirkung eher unerfüllt bleiben wird. Durch die vergleichsweise kleineren, inkrementalistischen Verordnungsänderungen war in der Vergangenheit wiederholt keinerlei Wirkung auf eine bessere Regeleinhaltung festzustellen. Im Gegenteil mussten häufig weitere Ordnungskräfte eingestellt werden, um dann lediglich die Anzahl von Verwarnungen weiter zu steigern. Die größte Häufung an Verwarngeldern haben dabei bislang die Beträge von 10 bis 20 EUR. Bürgerinnen und Bürger aus allen Teilen der Mitgliedstädte wenden sich mit der dringenden Bitte um mehr Kontrollen an die Stadtverwaltung, weil die niedrigen Sanktionshöhen allein keinen Anreiz geben, sich etwa an die Parkvorschriften zu halten. Die Verwarnungsgelder werden weiterhin oft billigend in Kauf gekommen.

Grundsätzlich ist die teils signifikante Anhebung der Verwarnungs- bzw. Bußgelder durch die jetzige Änderung zu begrüßen, da die erwünschte verkehrserzieherische Wirkung mit der aktuell gültigen BKatV nicht erreicht wurde. Gleichwohl rechnen wir bei Inkrafttreten der neuen BKatV mit einem erheblichen Mehraufwand in der Fallbearbeitung, da der Anteil an Bußgeldern zunächst deutlich zunehmen wird und mithin darauf fußend auch die Zahl der zu erlassenen Bußgeldbescheide steigen wird.

Als weitere Folge rechnen wir auch mit einer deutlichen Zunahme der Forderung nach Fahrtenbuchauflagen, wenn der/die tatsächliche Fahrzeugführer/in bei Parkverstößen nicht ermittelt werden können. Ebenso wird der Arbeitsaufwand für das Einwohnermeldewesen höher, da wesentlich mehr Lichtbilder zur Feststellung der Fahrereigenschaft abgefordert werden müssen.

Die Verfolgung von Halt-/ Parkverstöße mit dem Vorwurf der „Behinderung“ oder „Gefährdung“ erfordert i. d. R. eine Personalisierung des Tatvorwurfes,

d. h. die Ermittlung des Fahrers/der FahrerIn. Es ist daher zu erwarten, dass ein qualifizierter Tatvorwurf der Behinderung/ Gefährdung, mit den entsprechend höheren Geldbußen und mit Punkten, in den meisten Fällen zusätzlichen Aufwand verursacht , gleichwohl aber nicht durchsetzbar sein wird.

In dem im Verordnungsentwurf angegebenen Erfüllungsaufwand spiegelt sich der bereits heute bestehende und künftig erhöhte Aufwand der Bußgeldstellen nicht wider. Beispielsweise fordern Verbände der Radfahrenden und Zufußgehenden – teilweise auch Umweltverbände - dezidierte Angaben und Auswertungen zum Vollzug der Städte zu den Ordnungswidrigkeitstatbeständen im Verkehr an. Die örtlichen Behörden stehen dabei unter erheblichem Beobachtungs- und Rechtfertigungsdruck. So wird nicht nur nachgefragt, wo und in welcher Häufigkeit Verwarnungen ausgesprochen werden, sondern auch, ob etwa das Höchstmaß ausgeschöpft wurde. Großer Wert wird daher von unserer Seite darauf gelegt, dass die in der BKatV vorgesehenen Maßgaben real umgesetzt werden können - sowohl in der Verkehrsüberwachung als auch im Bußgeldverfahren.

Mit Einführung der Novelle erwarten wir unter der Maßgabe in etwa gleichbleibender Fallzahlen mithin dass der Bearbeitungsaufwand und auch der Personalbedarf steigen werden.

1. Verwarnungshöhe im ruhenden Verkehr / Kostenbescheid

Wir erwarten ein steigendes Vollzugsdefizit als Folge zunehmenden Kluft zwischen den teilweise signifikanten Steigerungen der Sanktionshöhen und den unverändert niedrigen Kosten für Halterkostenbescheide nach § 25a StVG bei Halt- und Parkverstößen. Wir sehen daher eine möglichst kurzfristige Änderung des OWiG zu einer an die neuen Bußgelder angepassten Anhebung der Gebühren und Auslagen für Kostenbescheide (z. B. in Höhe von mind. 55 EUR) durch das BMJ für notwendig an.

Viele Verwarnungsgelder im ruhenden Verkehr liegen mit der jetzigen Novelle zukünftig über dem Betrag eines Kostenbescheides. In diesen Fällen ist es für die Betroffenen "ökonomisch sinnvoller", den Kostenbescheid abzuwarten und das angebotene Verwarnungsgeld nicht zu zahlen. Das bezieht sich auf alle Fälle, in denen die Verwarnungsgelder über den Kosten eines Kostenbescheides (aktuell 23,50 EUR einschließlich Postzustellung) liegen. Mithin ist eine Anhebung des Betrages für einen Kostenbescheid nach § 107 Abs. 2 Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG) erforderlich, damit die Verwarnungsgelder auch ihre Wirkung erzielen können.

Die Kostentragungspflicht deckt nur die Kosten des Verfahrens ab. Die Festsetzung der Kosten muss allerdings den Maßstäben der Verhältnismäßigkeit entsprechen. Laut dem Bericht „Ausdehnung der Kostentragungspflicht des

§ 25a StVG auf den fließenden Verkehr“ (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen –Heft M 250) wird der durchschnittliche Kostenaufwand eines weitgehend automatisierten Bußgeldverfahren im Jahr 2011 vom Rechnungshof Baden-Württemberg mit einem Betrag von 26,00 EUR beziffert. Diese Erhebung zur Gebührenhöhe ist zwischenzeitlich ebenfalls 10 Jahre alt. Die tatsächlichen Kosten müssen daher aktuell erhoben und die Gebühren unabhängig entsprechend angepasst werden.

2. Eintragung von Punkten im FAER

Weiterhin ist in der Vorlage nicht erkennbar, ob bei Halte- und Parkverstößen die Eintragung von Punkten im Fahreignungsregister (FAER) vorgesehen ist. Ohne Mitwirkung der Betroffenen ist eine Ermittlung der tatsächlichen Fahrzeugführer/innen nahezu unmöglich. Es erscheint nicht gerechtfertigt, einerseits die Eintragung von Punkten vorzusehen, deren Durchsetzung aber nur gegenüber den (wenigen) rechtstreuen Autofahrer/innen möglich ist. Alle anderen würden wieder die Verfahrenseinstellung „abwarten“. Im Hinblick auf Fahrpersonal der Zulieferer und Paketdienstleistungen wäre eine Punktevergabe ferner kritisch zu sehen, da diese recht schnell die Punktegrenze erreichen könnten.

Für einige andere Fälle hatten wir bereits die Wiederaufnahme von Punkten im FAER zur deutlichen Verbesserung der Vollzugssituation angeregt, das gilt insbesondere für die Einrichtung von Baustellen auf öffentlichen Straßen ohne die erforderliche Genehmigung nach § 45 StVO. Dies sehen wir als immanenter gravierender verkehrlicher Eingriff, der stets auch adäquat gegenüber dem verantwortlichen Personal vollzogen werden muss.

3. Notwendige weitere Anhebungen im ruhenden Verkehr

Zu verschiedenen Punkten bei **Vollzug im ruhenden Verkehr** sehen wir die Möglichkeit, die Novelle noch zu verbessern. Bezüglich einzelner Verstöße sind bisher keine Erhöhungen der Verwarnungsgelder vorgesehen, was aus unserer Sicht die Balance zwischen verschiedenen Verkehrsbereichen bzw. deren Würdigung beeinträchtigt.

Es ist insbesondere nicht nachvollziehbar, dass die Regelsätze bei gesetzlichen Parkverstößen (§ 12 Absatz 3 StVO), sowie bei zahlreichen Regelungen durch Verkehrszeichen (wie mit Zeichen 315 angeordnetes Bewohnerparken) nicht ebenfalls angehoben wurden und so bei 10 EUR verbleiben. Gerade vom Parken im Einmündungs-/Kreuzungsbereich geht nicht nur eine hohe Gefährdung für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden einher, sondern dies trägt maßgeblich zum Beschwerdeaufkommen bei, da neben dem Gefährdungspotential schlicht eine geordnete Müllentsorgung wegen zugeparkter Schwenkbereiche nicht erfolgen kann.

a) Parkraumbewirtschaftung (Ifd. Nr. 63.1 bis 63.5 BKatV)

Grundsätzlich begrüßen wir die Erhöhung der Verwarnungsgelder um 10 EUR auf mindestens 20 EUR da die Parkraumbewirtschaftung für die Verkehrslenkung gerade in innerstädtischen Bereichen von besonderer Bedeutung ist.

Aus den langjährigen Erfahrungen der Praxis in den Mitgliedstädten halten wir jedoch eine weitergehende Differenzierung gerade zwischen den Tatbeständen 113140 – 113144 (Parken ohne Parkschein) und den sonstigen Tatbeständen dieser Kategorie (z.B. 113120 – 113124, Parken unter Überschreitung der auf dem Parkschein angegebenen Parkzeit) für dringend geboten.

Viele Verkehrsteilnehmende verzichten bewusst auf den Erwerb von Parkscheinen, da sie so bei einer ersten Kontrolle nur mit dem Grundtatbestand sanktioniert werden können. Sobald ein gelöster Parkschein im Fahrzeug ausliegt, kann die Überwachungskraft bereits bei der ersten Kontrolle die Dauer der Überschreitung feststellen und ohne eine zweite Kontrolle ein ggfls. höheres Verwarnungsgeld aussprechen. Beim erstgenannten Verstoß liegt zudem die Vermutung nahe, dass es sich um einen vorsätzlichen Verstoß (= bewussten und willentlichen Verzicht auf den Erwerb eines Parkscheins) handelt, wohingegen im zweiten Fall in der Regel von einem fahrlässigen Verstoß ausgegangen kann. Diese Konstellation ist inzwischen vielen Verkehrsteilnehmenden bekannt, wie Überwachungskräfte und das Personal der Bußgeldstellen unserer Mitgliedstädte immer wieder feststellen können bzw. auf Nachfragen bestätigen müssen.

Eine weitergehende zusätzliche Anhebung der Sanktionen bei den Tatbeständen 113140 – 113144 (Parken ohne Parkschein) ist daher aus unserer Sicht gerechtfertigt.

b) Verkehrsberuhigte Bereiche (VZ 325 StVO, Ifd. Nr. 159 bis 159.2.1 BKatV)

Eine Anhebung des Verwarnungsgeldes (10 EUR) ist wie in der Novelle 2020 nicht vorgesehen. Derartige Straßenbereiche werden i.d.R. in zwei Konstellationen eingerichtet. Zum einen geht es um innerstädtische Straßen, die den jeweiligen Fußgängerzonen vorgelagert sind und somit deren Charakter aufgreifen, Fahrzeugverkehr aber noch in eingeschränktem Maße ermöglichen. Zum anderen finden sich verkehrsberuhigte Bereiche regelmäßig in reinen Wohngebieten ohne Durchgangsverkehr, wo bewusst auf die Trennung des Straßenraums in Fahrbahn und Gehweg zur Steigerung der Wohnqualität verzichtet wird.

Da die Novelle aber gerade für Fußgängerbereiche und Rad-/Gehwege deutlich höhere Sanktionen vorsieht, sehen wir die Gefahr, dass somit das Parken

in verkehrsberuhigten Bereich quasi attraktiver gemacht wird und halten eine in der Relation angemessene Erhöhung des Verwarnungsgeldes für sinnvoll. Darüber hinaus wird eine Beibehaltung der Verwarnungsgelder dem Charakter der verkehrsberuhigten Bereiche nicht gerecht.

c) Bewohnerparken (VZ 314/315 StVO)

Bereits jetzt besteht ein Ungleichgewicht bei den Sanktionen der BKatV. Bei der „positiven“ Beschilderung des Bewohnerparkens mittels VZ 314/315 StVO soll die Höhe des Verwarnungsgeldes bei 10 EUR verbleiben (Ifd. Nr. 54 BKatV). Verstöße bei einer „negativen“ Beschilderung mittels der VZ 286/290 StVO werden aktuell mit einem Verwarnungsgeld von 15 EUR belegt. Die jetzt geplante Novelle sieht eine Steigerung auf 25 EUR vor (Ifd. Nr. 52 bis 52.2.1 BKatV für allgemeine Halt- und Parkverbote wie z.B. bei VZ 283, 286 und 290).

Die bestehende Diskrepanz wird somit noch weiter vergrößert. Diese Differenzierung wird künftig für Verkehrsteilnehmende nicht mehr nachvollziehbar sein und die örtlichen Verkehrs- und Ordnungsbehörden in Erklärungsnot bringen. Da zudem die Gebührenobergrenze für die Ausstellung des Bewohnerparkausweises künftig auch den wirtschaftlichen Wert berücksichtigen und durch Länder bzw. delegiert auf die Kommunen nach § 6a Abs. 5a StVG neu festgesetzt werden kann, sind diesbezüglich bereits bundesweite Diskussionen angelaufen. Die berechtigten Personen werden künftig entsprechend noch mehr auf den Schutz ihrer Bevorrechtigungen achten und Kontrollen und Sanktionen nachfragen, so dass ein angemessenes Instrumentarium an Sanktionen zur Verfügung gestellt werden muss. Das Bewohnerparken ist ein wichtiger und komplexer Baustein bei den Bestrebungen zur Steigerung der Attraktivität von innenstädtischen Bereichen, dessen Schutz durch die BKatV gefördert werden sollte.

Gerade dafür reicht aus unserer Sicht die Erhöhung der Verwarnungsgelder bei den VZ 286/290 noch nicht aus und zugleich erscheint eine Angleichung der Sanktionen bei den verschiedenen Beschilderungsformen angebracht.

d) Sonderparkplätze (Ifd. Nr. 54 bis 54.2.1 BKatV)

Neben den Sonderparkplätzen für Bewohner, die in diese Kategorie fallen, aber bereits in Punkt c) thematisiert wurden, gibt es z.B. in vielen Mitgliedstädten innenstädtisch Sonderparkplätze für Busse, die insbesondere für die touristische Infrastruktur von großer Bedeutung sind, aber immer wieder von PKW entgegen dem Bestimmungszweck ordnungswidrig genutzt werden. Daher sehen wir hier die Notwendigkeit einer moderaten Anhebung der Verwarnungsgelder auf derartigen Sonderparkplätzen. Ansonsten ist auch auf diesen Plätzen die Gefahr gegeben, dass sie an „Attraktivität für Falschparker“ gewinnen, sofern die Parkverstöße im Umfeld mit höheren Sanktionen belegt

werden. Eine Angleichung der Verwarnungsgelder nach den lfd. Nr. 54 bis 54.2.1 BKatV (= Sonderparkplätze) an die nach den lfd. Nr. 52 bis 52.2.1 BKatV (= allgemeine Halt- und Parkverbote) vorgesehenen Sanktionen sollte insgesamt in Erwägung gezogen werden.

e) Parken auf Geh- und Radwegen (Zu lfd. Nr. 41 BKat-Nr. 54a):

Siehe oben Zu I Nr. 3: In einem zweiten Schritt sollte die Sanktionierung von Parken auf Geh- und Radwegen (20 EUR) und Schutzstreifen (55 EUR) angeglichen werden. Dafür sollte ebenfalls das höhere Ordnungsgeld für Schutzstreifen Anwendung finden.

4. Geschwindigkeitsüberschreitung / unechte Halterhaftung

Auch bei Geschwindigkeitsüberschreitungen wird in Folge der Anhebung der Sanktionshöhe das bestehende Vollzugsdefizit zunehmen, womit das Thema der (unechten) Halterhaftung im fließenden Verkehr erneut in den Fokus geraten wird.

5. Feinstaubplakette:

Wir regen die Aufnahme eines neuen Tatbestandes für das fehlende Anbringen der Feinstaubplakette an.

6. Handy am Steuer

Die Geldbußen für sogenannte Handyverstöße sollten zur Verbesserung der Sicherheit der Zufußgehenden und Radfahrenden weiter erhöht werden.

7. Halterhaftung

Nur durch eine generelle und volle Haftung des Fahrzeughalters für alle mit seinem Fahrzeug verursachten Verstöße im ruhenden und fließenden Verkehr, bei einem nicht zu ermittelnden Fahrer (analog zu vielen anderen europäischen Staaten), könnte ein durchschlagender verkehrserzieherischer Erfolg und die nachhaltige Reduzierung der Verkehrsverstöße erreicht werden.

Bei einer echten Halterhaftung kann die vollständige Ahndung der Verkehrsordnungswidrigkeit gegenüber dem Halter erfolgen. Darunter fallen auch sämtliche Entscheidungen wie Punkteeintragungen oder Nebenfolgen (z. B.: Fahrverbote). Es kommt dabei nicht mehr auf den tatsächlichen Verantwortlichen der Verkehrsordnungswidrigkeiten an. Anknüpfungspunkt ist ausschließlich die Eigenschaft als Halter, auch wenn dieser nicht Täter der Ordnungswidrigkeit ist.

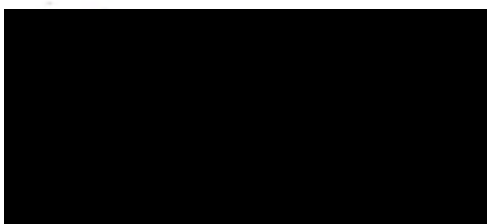
Diese Änderungen sind weiter zu diskutieren, rechtlich voranzutreiben und auch mit Blick auf die Ahndung von Verstößen mit E-Scootern von Verleihsysteme dringend und prioritär umzusetzen. Die Ermittlung der/des Nutzer/in ist nicht nur aufwändig, sondern läuft häufig ins Leere.

Anknüpfungspunkt kann dabei auch die unechte Halterhaftung durch Ausweitung der Kostentragungspflicht des § 25a StVG sein. Kann in einem Bußgeldverfahren wegen eines Halt- oder Parkverstoßes der Führer des Kraftfahrzeugs, der den Verstoß begangen hat, nicht vor Eintritt der Verfolgungsverjährung ermittelt werden oder würde seine Ermittlung einen unangemessenen Aufwand erfordern, so werden dem Halter des Kraftfahrzeugs oder seinem Beauftragten die Kosten des Verfahrens auferlegt; er hat dann auch seine Auslagen zu tragen. Eine Ausdehnung der Kostentragungspflicht auf den fließenden Verkehr ist unserer Ansicht durchaus möglich und auch gerechtfertigt.

III. Empfehlungen zur Begleitung einer fußgängerfreundlichen Überarbeitung der StVO und VwV-StVO auch durch die BKatV:

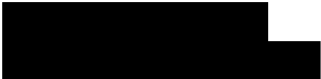
Als dringendste Empfehlung wird auf eine verbesserte Durchsetzbarkeit durch Änderungen der BKatV hingewiesen. Vollzugskräfte und Bußgeldstellen fühlen sich bis in die jüngste Vergangenheit "allein gelassen" und mit unnötigen Verfahrensgängen belastet. Das Ziel einer gesteigerten Verkehrssicherheit besteht auf dem Papier durch Akte symbolischer Politik und wird defacto aber verfehlt. Dem ist daher auch im Rahmen der vorgesehenen kurzfristigen Evaluationen zur Verkehrssicherheit verstärkt Beachtung zu schenken.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Deutscher Städtetag | Hausvogteiplatz 1 | 10117 Berlin

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Leiter des Referats StV 12


Invalidenstraße 44
10115 Berlin

E-Mail: ref-stv12@bmvi.bund.de

Nachtrag

zur Stellungnahme zum Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV)
Ihr Aktenzeichen: StV 12/7332.5/6-2/3342824/

Sehr geehrter ,

anliegend möchten wir Ihnen noch einen Nachtrag zur gestrigen Stellungnahme unter Punkt 1 „dringender Überarbeitungsbedarf“ übermitteln.

Nachtrag zur Stellungnahme Punkt I:

4. Abbiegen in Schrittgeschwindigkeit (zu BKatV lfd Nr. 11 und 157.1)

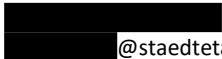
In beiden gibt es Regelungen zum Überschreiten der (Schritt)Geschwindigkeit im Zeichen 325.1.

Das Gebot laut Anlage 3 zum Zeichen 325.1 lautet: „Wer ein Fahrzeug führt, muss mit Schrittgeschwindigkeit fahren.“ Eine konkret bezifferte Geschwindigkeitsbeschränkung wie bei Zeichen 274 liegt nicht vor.

Daher kann keine Geschwindigkeitsüberschreitung i. S. d. lfd. Nummer 11 vorgeworfen werden.

20.07.2021/gru

Kontakt


@staedtetag.de
Hausvogteiplatz 1
10117 Berlin

Telefon 030 37711-«Durchwahl»
Telefax 030 37711-«Faxdurchwahl»

www.staedtetag.de

Aktenzeichen
66.05.50 D

Hauptgeschäftsstelle Berlin
Hausvogteiplatz 1
10117 Berlin
Telefon 030 37711-0

Hauptgeschäftsstelle Köln
Gereonstraße 18-32
50670 Köln
Telefon 0221 3771-0

Europabüro Brüssel
Avenue des Nerviens 9-31
1040 Bruxelles / Belgien
Telefon +32 2 74016-20

Vielmehr kann nur der Tatvorwurf aus der lfd. Nummer 157.1 gemacht werden.

In der lfd. Nummer 11 sollte daher in Spalte 3 folgendes gelöscht werden:
„§ 42 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3 lfd. Nr. 12 (Zeichen 325.1) Spalte 3 Nummer 1“

Für eine entsprechende Berücksichtigung - auch dieses Nachtrags - wären wir Ihnen verbunden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

