

# Stellungnahme zum Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur einer Ersten Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung



(Aktenzeichen: StV 12/7332.5/6-2/3342824)

Der ADAC e. V. ist mit derzeit über 20 Millionen Mitgliedern der größte Automobilclub in Europa und der zweitgrößte in der Welt. Die vier Buchstaben stehen für einen Verein, der seinen Mitgliedern rund um die Uhr Hilfe, Schutz und Rat bietet und sich als Interessenvertreter für alle Themen rund um die Mobilität stark macht. Als anerkannte Verbraucherschutzorganisation und führender Mobilitätsdienstleister engagiert sich der ADAC besonders auf den Gebieten Straßenverkehr, Verbraucherschutz, Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung. Als sogenannter Idealverein nimmt der ADAC e.V. in gewissem Umfang auch unternehmerische Interessen wahr. Die kommerziellen Aktivitäten des ADAC sind seit 2017 in der ADAC SE gebündelt, die gemeinnützigen Aktivitäten in der ADAC Stiftung.

Der ADAC e. V. bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) und nimmt wie folgt Stellung.

## Übergeordnete Bemerkungen

Der Entwurf enthält viele **positive Ansätze für mehr Verkehrssicherheit**, die der ADAC ausdrücklich unterstützt:

So ist die Ahndung eines Rechtsabbiegens schneller als in Schrittgeschwindigkeit innerorts mit schweren Fahrzeugen mit Bußgeld und Punkt ein wichtiger Schritt, diese seit dem vergangenen Jahr in der StVO enthaltene Regelung durchzusetzen und so Abbiegeunfälle mit oft tödlichem Ausgang zu verhindern.

Die Einführung eines separaten Bußgeldtatbestandes für das unberechtigte Parken auf Parkplätzen für Elektroautos ist aus Sicht des ADAC sinnvoll.

Einer langjährigen Forderung des ADAC e.V entspricht auch die Aufnahme eines ausdrücklichen Verbots, die bereits gebildete Rettungsgasse zu befahren.

Hinsichtlich der Folgen von Geschwindigkeitsübertretungen begrüßt der ADAC e.V die Umsetzung des zwischen der Verkehrsministerkonferenz und dem BMVI gefundenen Kompromissvorschlags. Die Erhöhung der Bußgeldsätze erscheint in diesem Bereich im Sinne der Verkehrssicherheit sinnvoll. Gleichzeitig wird die Verhältnismäßigkeit gewahrt und eine ausreichende Differenzierung der Sanktionen je nach Gefährdungslage sichergestellt, gerade was die Beibehaltung der alten Grenzen für Regelfahrverbote betrifft.

Der ADAC e. V. sieht jedoch auch **Änderungsbedarf** bei einzelnen Punkten der geplanten Verordnung.

Nach dem Entwurf soll in allen Fällen des Nichtbildens der Rettungsgasse ein Regelfahrverbot von einem Monat verhängt werden. Dies sieht der ADAC differenziert, wie im Folgenden erläutert wird. Gleiches gilt für den Grundtatbestand des unberechtigten Befahrens einer bereits gebildeten Rettungsgasse ohne Behinderung oder Gefährdung, wenn es sich um einspurige Fahrzeuge (Krafträder) handelt.

Bezüglich der Neuregelung der Halt- und/oder Parkverbote in zweiter Reihe, auf Geh- und Radwegen sowie Fahrradschutzstreifen sind die damit verknüpften Erhöhungen der Geldbußen aus Sicht des ADAC teilweise unverhältnismäßig. Sie passen auch nicht in die Systematik der BKatV.

Abzulehnen ist nach Meinung des ADAC insbesondere ein pauschaler Eintrag im Fahreignungs-Register, wenn der Qualifikationstatbestand der Behinderung erfüllt ist.

Eine wichtige Ergänzung der BKatV für mehr Verkehrssicherheit fehlt in dem Entwurf zudem: Das bußgeldbewährte Verbot des Abschaltens von Notbremsassistenten bei LKW, eine langjährige Forderung des ADAC e. V. Da das Abschalten ein hohes Gefährdungspotential für die Allgemeinheit besitzt, war hier in früheren Entwürfen zur Änderung der BKatV völlig berechtigt eine Ahndung mit einem Bußgeld von 100 € (und einem Punkt) vorgesehen, die mit einem in die StVO einzufügenden Verbot korrespondierte.

Trotz der nun geplanten umfassenden Änderungen der BKatV ist aus Sicht des ADAC eine längst überfällige grundsätzliche Überarbeitung des Bußgeldkatalogs notwendig, um hier bestehende Ungleichgewichte bei der Ahndung von Verstößen zu beseitigen.

Zudem übersieht der Ordnungsgeber die Auswirkungen der geplanten Reform in einem Bereich, in dem es zahlreiche Ordnungswidrigkeitenverfahren gibt - den Bereich der Geschwindigkeitsübertretungen mit dem PKW /Motorrad um 16 – 20 km/h:

Wurden bisher Übertretungen in diesem Bereich meist mit einem Verwarnungsgeldbescheid **ohne** zusätzliche Gebühren erhoben, ist dies zukünftig nicht mehr möglich und die Betroffenen erhalten einen Bußgeldbescheid **mit** zusätzlichen Gebühren in Höhe von ca. 28,50 €.

Dies ist darin begründet, dass die Bußgeldsätze in diesem Bereich auf 60 bzw. 70 € erhöht werden sollen, § 56 Ordnungswidrigkeitengesetz gleichzeitig aber nicht geändert wird und daher die Verwarnungsgeldobergrenze weiter bei 55 € liegt. Die Ordnungsbehörden und damit auch die Betroffenen werden daher in das Bußgeldverfahren „gezwungen“, was seitens des ADAC nicht nachzuvollziehen ist.

Auf der einen Seite führt dies bei den Ordnungsbehörden zu einem erhöhten Mehraufwand, auf der anderen Seite haben viele Betroffene Verwarnungsgeldbescheide eher akzeptiert als Bußgeldbescheide, was auch zu einer erhöhten Belastung der Gerichte aufgrund steigender Einspruchszahlen führen könnte.

## **Im Einzelnen**

### **Artikel 1 - Änderung der BKatV**

#### **(2) Nummer 15 (Regelfahrverbot Grundtatbestand Nichtbilden Rettungsgasse)**

Diese Änderung würde dazu führen, dass das Nichtbilden der Rettungsgasse bereits im Grundtatbestand (also bei Fahren mit Schrittgeschwindigkeit oder Stillstand ohne jegliche Behinderung, Gefährdung oder Sachbeschädigung) mit einem Regelfahrverbot von einem Monat geahndet würde. Dies ist nach der Rechtsauffassung des ADAC e.V nicht gerechtfertigt, da auch die Ausführungen in der Begründung des Gesetzentwurfes hier nicht überzeugen.

Denn die in der Begründung angesprochenen Gründe für ein Regelfahrverbot finden sich erst in den Qualifizierungstatbeständen wieder, wenn durch das Nichtbilden eine Behinderung oder Gefährdung

stattfindet; hier ist bereits heute ein Fahrverbot vorgesehen. Daher gibt es aus unserer Sicht keinen Grund, auch den Grundtatbestand mit einem Regelfahrverbot zu verbinden.

Die Aufnahme der Nr. 50 in § 4 BKatV begründet auch nicht per se ein Regelfahrverbot. Vielmehr gibt § 4 BKatV an, wann regelmäßig davon ausgegangen werden kann, dass die Voraussetzungen des § 25 StVG erfüllt sind, also der grobe Pflichtenverstoß in objektiver und subjektiver Weise vorliegt. Dies wird in der Begründung verkannt, zumal das einmalige Nichtbilden der Rettungsgasse bereits sprachlich keine beharrliche Pflichtverletzung sein kann.

Auch führt allein die Tatsache, dass die Nr. 50 bisher – systemwidrig – mit zwei Punkten verbunden ist, obwohl kein Fahrverbot erfolgt, nicht zwingend dazu, dass nunmehr ein Regelfahrverbot aufzunehmen wäre, um die Stimmigkeit im System wiederherzustellen. Vielmehr wäre es konsequent, das Grunddelikt nur mit 1 Punkt zu bewerten.

## **(2) Nummer 17 (Unberechtigtes Befahren der bereits gebildeten Rettungsgasse)**

Die Einführung eines Regelfahrverbots für alle Tatbestände des verbotenen Befahrens der gebildeten Rettungsgasse ist aus Sicht des ADAC e.V. für mehrspurige Kraftfahrzeuge sinnvoll und nachvollziehbar, da hier – anders als vorstehend bei (2) Nr. 15 für den Grundtatbestand des Nichtbildens – bereits im Grundtatbestand ein grober Verkehrsverstoß mit objektiv hohem Gefährdungspotential und besonderer Rücksichtslosigkeit vorliegt.

Demgegenüber ist dies jedoch bei einspurigen Fahrzeugen (Krafträdern) nicht zwingend der Fall, da bei diesen kein hohes objektives Gefährdungspotential vorliegt, weil diese in Lücken sich in den meisten Situationen zwischen den mehrspurigen Fahrzeugen einordnen können. Motorradfahrer nutzen im Sommer bei Stau häufig die Rettungsgasse, um bis zur nächsten Ausfahrt oder Rastplatz zu gelangen; auch wenn dies auch nach bisherigem Recht schon als unerlaubtes Rechtsüberholen geahndet wird, ist es nach unserer Ansicht z.B. bei hohen Temperaturen nicht als besonders rücksichtslos zu bewerten. Für dieses Verhalten sollte daher ohne das Hinzutreten von Qualifikationsmerkmalen kein Regelfahrverbot vorgesehen werden.

## **(2) Nummer 20 (Erhöhung Regelsatz bei Nr. 51a auf 55 €) und Nummer 21 (Erhöhung Regelsatz bei Nr. 51a.1 auf 70 €) und Nummer 22 (Einfügung von Nr. 51a.2 und 51a.3 als Qualifizierungen)**

Hier werden die Regelsätze für das Halten (bisher war nur das Parken unzulässig) in zweiter Reihe erhöht und weitere Qualifizierungstatbestände (mit Gefährdung, mit Sachbeschädigung) eingeführt.

Diese Erhöhungen sind aus Sicht des ADAC unverhältnismäßig und entsprechen nicht der Systematik der BKatV. In der Praxis wird immer zumindest die Qualifizierung „mit Behinderung“ vorliegen, wenn der Verstoß im ruhenden Verkehr überhaupt zur Anzeige kommt.

Daher schlägt der ADAC vor, dass der Grundtatbestand sowie dessen Qualifizierung „mit Behinderung“ lediglich im Verwarnungsgeldbereich bis 55 € angesiedelt werden sollte. Erst beim Vorliegen einer Gefährdung oder Sachbeschädigung, erscheint eine Ahndung mit einem Bußgeld ab 60 € (und mit einem Punkt) angemessen.

Eine solche Regelung würde auch eine richtige Einordnung dieser Verstöße im Verhältnis zu Delikten wie dem unerlaubten Parken in der Feuerwehrezufahrt mit Behinderung oder dem unerlaubten Parken mit der Behinderung von Rettungsfahrzeugen im Einsatz und deren Ahndung widerspiegeln.

Grundsätzlich ist es aus Sicht des ADAC notwendig, diesem Problem besser vorzubeugen, indem mehr Möglichkeiten zum kurzen Halten zum Ein- und Aussteigenlassen von z.B. älteren Personen oder zum Ausladen von Waren geschaffen werden. Dies könnte beispielsweise durch die Einführung von Ein- und Ausstiegsbereichen vor Arztpraxen bzw. durch Ladezonen realisiert werden. So könnte die Notwendigkeit genommen werden, verbotenerweise in zweiter Reihe zu halten. Dadurch könnten Paketlieferdienste die Möglichkeit erhalten, ohne den Verkehr zu behindern, ihre Zustellungen vorzunehmen und die Fahrer liefern nicht Gefahr, bereits innerhalb einer Arbeitswoche ihre Fahrerlaubnis aufgrund des Erreichens der 8-Punkte-Grenze zu verlieren.

Aufgrund der Tatsache, dass es sich um Delikte im ruhenden Verkehr handelt, stellt sich ohnehin die Frage, in wie vielen Fällen auch wirklich der Fahrzeugführer ermittelt werden kann. Nur der Fahrer kann mit einem Bußgeld sanktioniert und mit Punkten belegt werden. Wird er nicht ermittelt und nicht benannt, hat der Halter nur die Verfahrenskosten zu tragen.

## **(2) Nummer 23 (Erhöhung Nr. 51b.3)**

Die Höhe des Bußgeldes für das Behindern von Rettungsfahrzeugen im Einsatz durch unerlaubtes Parken sollte (siehe Ausführungen zu (2) Nummern 20 bis 22) dem Qualifizierungstatbestand mit Behinderung entsprechen und nur 55 € betragen.

## **(2) Nummer 32 (Neufassung der Nr. 52a, 52a.1, 52a.2 und 52a.2.1.) sowie Nummer 33 (Ergänzung nach Nr. 52a2.1)**

Sowohl die geplanten Erhöhungen der Bußgelder beim unzulässigen Parken auf Rad- und Gehwegen als auch die Einführung von Qualifizierungstatbeständen und Bepunktung in diesem Bereich sind nach Auffassung des ADAC unverhältnismäßig (siehe die diesbezüglichen Ausführungen zu (2) Nummer 20 bis 22).

## **(2) Nummer 35 (Nr. 53.1. Erhöhung)**

Die Erhöhung der Bußgelder für das Parken vor oder in Feuerwehrezufahrten bei Behinderung von Rettungsfahrzeugen im Einsatz ist aus Sicht des ADAC nachvollziehbar.

## **(2) Nummer 41 (Änderung Nr. 54a) und Nummer 42 (Erhöhung Nr. 54a.1) und Nummer 43 (Neufassung Nr. 54a.2) und Nummer 44 (Neue Nr. 54a.3) und Nummer 45 (Aufhebung Nr. 54a.2.1)**

Die Erweiterung des Verbots des Parkens auf Schutzstreifen auch auf das Halten ist nach Ansicht des ADAC nicht zielführend. Wie auch beim Halten in zweiter Reihe wird der Grundtatbestand ohne Punkt in der Praxis kaum vorkommen und immer ein qualifizierter Tatbestand vorliegen, bei dem es zu

einem Punkt kommt. Dies und die Erhöhung der Bußgelder in diesem Bereich lehnt der ADAC ab, da die Erhöhung unverhältnismäßig ist (siehe dazu die Ausführungen zu (2) Nr. 20. bis 22).

**(2) Nummer 46 (Erhöhung Nr. 55)**

Die für das unberechtigte Parken auf Schwerbehindertenparkplätzen vorgesehene Erhöhung des Bußgeldes ist aus Sicht des ADAC nachvollziehbar.

**(2) Nummer 47 (neue Nummer 55a)**

Die Einführung eines separaten Bußgeldtatbestandes für das unberechtigte Parken auf Parkplätzen für Elektroautos ist aus Sicht des ADAC sinnvoll.

Die Höhe des Bußgeldes von 55 € erscheint hier jedoch zu hoch und nicht angemessen. Systematisch ist ein solcher Verstoß von der Beeinträchtigung her zwischen dem unberechtigten Parken in Anwohnerparkzonen und dem unerlaubten Parken auf Behindertenparkplätzen anzusiedeln.

Zur Förderung der Elektromobilität muss der Fahrer eines solchen Fahrzeuges darauf vertrauen können, dass die Ladestationen rechtzeitig verfügbar und die Plätze nicht durch verbotswidrig abgestellte Verbrennerfahrzeuge blockiert sind. Es muss vermieden werden, dass die Elektrofahrzeuge wegen leeren Akkus auf der Fahrbahn liegenbleiben und zu Behinderungen und Gefährdungen führen. Dies geschieht am besten durch konsequentes Abschleppen unberechtigt Parkender.

**(2) Nummer 89 (Neufassung Nr. 144, 144.1 und Nr. 144.2)**

Die Erhöhung der Bußgelder für das unzulässige Parken auf Geh- und Radwegen lehnt der ADAC ab, da sie unverhältnismäßig ist.

Auch hier wird der Grundtatbestand ohne Punkt in der Praxis kaum vorkommen und immer ein qualifizierter Tatbestand vorliegen, bei dem es zu einem Punkt kommt (siehe dazu die Ausführungen zu (2) Nr. 20. bis 22).

**(2) Nummer 90 (Neufassung Nr. 146a)**

Damit auch nichtangepasste Geschwindigkeiten unterhalb von 30 km/h in Fahrradstraßen und Fahrradzonen geahndet werden können, sollten diese in die Regelung der Nr. 146a mit aufgenommen werden.

ADAC e.V.  
Büro Berlin  
Unter den Linden 38  
10117 Berlin  
E-Mail: buero-berlin@adac.de