

Schriftliche Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Klaus-Peter Hesse und Christoph Ahlhaus (CDU)
vom 15.08.13**

und Antwort des Senats

Betr.: Wie viele Knöllchen landen im Papierkorb?

Falschparker und Schnellfahrer erhalten nach entsprechenden Ermittlungen die Aufforderung zur Zahlung eines fälligen Buß- beziehungsweise Verwarnungsgeldes. Nicht immer können aber innerhalb einer Frist von drei Monaten die Halter einwandfrei ermittelt werden und oft wird festgestellt, dass die Kosten der Ermittlung der Daten insbesondere bei ausländischen Kennzeichen nicht im Verhältnis zum Verwaltungsaufwand stehen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Die Verkehrsüberwachung und die Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten sind wichtige Bausteine bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten liegt gemäß § 47 des Ordnungswidrigkeitengesetzes (OwiG) im pflichtgemäßen Ermessen der Verfolgungsbehörde. Im Sinne dieses sogenannten Opportunitätsprinzips kann die zuständige Behörde von einer Verfolgung von vornherein absehen oder das bereits eingeleitete Verfahren einstellen, beispielsweise wenn für die Aufklärung des Sachverhalts unverhältnismäßiger Aufwand erforderlich wäre oder wenn lediglich ein sehr geringfügiger Regelverstoß vorliegt. Es ist dabei abzuwägen zwischen der Bedeutung der Ordnungswidrigkeit einerseits und der Zweckmäßigkeit der Verfolgung andererseits.

Gemessen an der Gesamtzahl aller Verfahren ist die Quote der eingestellten Verfahren gering. Sie betrug im Jahr 2011 insgesamt 7,87 Prozent, in 2012 waren es 5 Prozent und im ersten Halbjahr 2013 nur noch 4,13 Prozent. Die Verbesserung ist insbesondere auf Maßnahmen der Qualitätssicherung der Abteilung für Bußgeld und Verwarnungsangelegenheiten zurückzuführen.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

- 1. Wie viele Verfahren wegen Verstößen im Straßenverkehr (bitte Unterteilung nach Art des Verstoßes) wurden in den Jahren 2011, 2012 und im ersten Halbjahr 2013 aus welchen Gründen nicht weiterverfolgt (bitte Aufteilung nach Grund der Nichteinbringung)?*

Eine Übersicht über die Anzahl der bei der zuständigen Abteilung für Bußgeld und Verwarnungsangelegenheiten eingestellten Verfahren und der jeweils maßgeblichen Gründe ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Es handelt sich nur zu einem Teil um uneinbringliche Forderungen, zu einem anderen Teil um solche, bei denen der Ordnungswidrigkeitenverstoß nicht ausreichend nachgewiesen werden kann. Für das Jahr 2011 werden die Daten differenziert erst ab dem Monat Mai dargestellt. Grund hierfür ist die seinerzeit vollzogene Umstellung der Datenverarbeitung auf das Verfahren Owi 21. In den Vormonaten des Jahres 2011 wurden 20.708 Verfahren eingestellt.

Aufgrund der abweichenden Erfassung im vorherigen Datenverarbeitungssystem OPAL wird auf eine differenzierte Darstellung verzichtet.

Grund der Einstellung	Mai – Dez 2011	2012	Jan – Juni 2013
wegen Eintritt der Verfolgungsverjährung	16.389	8.219	3.641
Anzeige ist schlecht lesbar	81	72	24
Fahrerfoto ist unkenntlich	922	889	362
keine bzw. unbrauchbare Stellungnahme	109	131	58
Anzeige ist verspätet	526	214	67
Tatangaben fehlerhaft	3.358	4.392	1.869
Herstellerangaben in der Anzeige ungleich zu Angaben des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) im Rahmen der Halterabfrage	5.834	7.546	2.917
Anzeige wurde zurückgenommen	893	1.455	1.067
mangels Beweises z.B. Aussage gegen Aussage, keine Zeugen	6.829	4.270	1.863
mangels Beweises bei Privatanzeigen	479	515	314
Geschlecht ist ungleich zwischen dem Fahrerfoto und den Halterangaben	1.294	1.118	274
Betroffenenfeststellung ist nicht möglich	2.290	2.360	1.149
Betroffener wohnt im Ausland	5.140	7.279	3.441
Unschuld ist erwiesen	2.905	3.147	1.549
rechtfertigender Notstand liegt vor	125	181	56
Mangelnde Verantwortung (§ 12 OWiG)	118	109	72
Sonstiger unabänderlicher Grund (z.B. Doppelanzeigen, Einsatzfahrten mit Sonderrechten, Betroffener verstorben, konsularische Fahrzeuge usw.)	7.482	6.142	3.419
Nicht zustellbare Verwarnungen (Hinweis: höherer Ermittlungsaufwand seit August 2012 und Änderung der statistischen Erfassung zum Jahr 2013)	14.293	9.505	116
Geringfügigkeit	4.418	3.000	1.250
Fahrerermittlung ist bei Firmenfahrzeugen nicht möglich	1.224	1.414	332
weitere Ermittlungen unverhältnismäßig	4.996	7.854	5.841
Gesamt	79.705	69.812	29.681

Im Hinblick auf den Einstellungsgrund „Betroffener wohnt im Ausland“ ist darauf hinzuweisen, dass die Ahndung von Verkehrsverstößen von Fahrzeugführern, die in der Bundesrepublik Deutschland über keinen festen Wohnsitz oder Aufenthalt verfügen, bislang nur eingeschränkt möglich ist.

Wird der Fahrzeugführer vor Ort von der Polizei angetroffen, erfolgt die Ahndung des Verstoßes daher im Wege eines Barverwarngeldverfahrens. Beinhaltet der Verstoß des angetroffenen Fahrzeugführers die Einleitung eines förmlichen Bußgeldverfahrens, steht der Polizei dabei auch das Mittel der Sicherheitsleistung gemäß § 46 OWiG i.V.m. § 132 der Strafprozessordnung zur Verfügung.

Wird der Fahrer nicht vor Ort angetroffen und der Verstoß gleichwohl zur Anzeige gebracht, obliegt es der Abteilung für Verwarn- und Bußgeldangelegenheiten im Rahmen des Opportunitätsprinzips über die Einleitung beziehungsweise Fortführung des Verfahrens zu entscheiden. Ausländische Fahrzeugkennzeichen werden im Rahmen des automatisierten Verfahrens herausgefiltert und den zuständigen Sachbearbeitern zur Entscheidung über den weiteren Fortgang vorgelegt.

Die Tatsache, dass die Daten des Fahrzeughalters beziehungsweise Angaben zum verantwortlichen Fahrer vielfach nicht zu ermitteln beziehungsweise die Aussichten auf eine Vollstreckung der Bußgeldforderung im Ausland im Zweifel gering sind, führt bislang noch dazu, dass eine Verfolgung derartiger Verstöße nur im geringen Umfang stattfindet.

Eine erste Änderung ist hier Ende Oktober 2010 mit dem Inkrafttreten des Geldsanktionsgesetzes eingetreten, mit dem der Rahmenbeschluss des Rates der Europäischen Union über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen in das nationale Recht umgesetzt wurde. Unter bestimmten Voraussetzungen, zu denen unter anderem eine Wertgrenze von 70 Euro gehört, können demnach Geldbußen auch innerhalb der Europäischen Union vollstreckt werden, wenn ein rechtskräftiger Bußgeldbescheid vorliegt.

Die Durchführung eines Bußgeldverfahrens setzt jedoch voraus, dass der zuständigen Behörde die Daten des Fahrzeughalters beziehungsweise verantwortlichen Fahrers vorliegen. Abgesehen von einzelnen zwischenstaatlichen Vereinbarungen konnten diese Daten innerhalb der EU bislang nur sehr begrenzt ermittelt werden.

Dies ändert sich durch die Umsetzung der Richtlinie 2011/82/EU des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. Oktober 2011 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte. Diese sogenannte Enforcement-Richtlinie regelt den elektronischen Halterdatenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union bei bestimmten Verkehrsverstößen, zu denen unter anderem Geschwindigkeits- und Rotlichtverstöße, das Fahren unter Einfluss von Drogen oder Alkohol und das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes gehören. Anwendbar ist die Richtlinie ausschließlich bei Verstößen, die mit Fahrzeugen begangen wurden, die im EU-Ausland zugelassen sind.

Die Umsetzung der Richtlinie in deutsches Recht erfolgt mit entsprechenden Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes, die jedoch noch nicht vollständig in Kraft getreten sind.

2. *Wie hoch ist der Fehlbetrag aus nicht einbringlichen Forderungen gegen nicht zu ermittelnde Halter (bitte Aufteilung nach Jahren 2011, 2012 und dem ersten Halbjahr 2013)?*

Statistiken im Sinne der Fragestellung werden bei der zuständigen Behörde nicht geführt.

3. *Sieht der Senat den Gleichbehandlungsgrundsatz durch absichtlich nicht verfolgte Verfahren verletzt?*

Wenn ja, welche Konsequenzen zieht er hieraus?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Siehe Vorbemerkung und Antwort zu 1.

4. *Wie viele Autos mit ausländischem Kennzeichen von Personen, die sich regelmäßig in Hamburg aufhalten, gibt es in Hamburg und wie wird darauf geachtet, dass auch hier Verkehrsverstöße geahndet werden?*

Dem Senat liegen hierzu keine Erkenntnisse vor. Gemäß § 20 der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) dürfen im Ausland zugelassene Fahrzeuge vorübergehend (bis zu einem Jahr) am Verkehr im Inland teilnehmen, wenn im Inland kein regelmäßiger Standort begründet ist. Es wird dabei nicht auf den Aufenthaltsort der Personen, sondern auf den Standort des Fahrzeugs abgestellt.

Sobald für ein im Ausland zugelassenes Fahrzeug jedoch in Deutschland ein regelmäßiger Standort begründet wird, unterliegt es den deutschen Zulassungsvorschriften und ist hier mit einem deutschen Kennzeichen zuzulassen.

Zur Ahndung von Verkehrsverstößen siehe Antwort zu 1.

5. *Besteht die Möglichkeit, mit sogenannten Parkkrallen Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen festzusetzen?*

Wenn ja, unter welchen Bedingungen?

Wenn nein, warum nicht?

Der Einsatz von Parkkrallen käme nur bei Verstößen im ruhenden Verkehr infrage. Durch ihren Einsatz würde aber ein ordnungswidriger Zustand über einen längeren Zeitraum manifestiert und das Ziel des Freimachens der Parkfläche, um diese beispielsweise im bewirtschafteten Parkraum zügig für andere Verkehrsteilnehmer zur Verfügung zu stellen, gerade nicht erreicht. Im Übrigen stellt sich die Frage der Verhältnismäßigkeit der Vollstreckungsmaßnahme im Verhältnis zum festgestellten Verstoß. In Hamburg werden Parkkrallen, entsprechend einer Absprache zwischen Bund und Ländern, daher bei der Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten grundsätzlich nicht eingesetzt.