

Bedenken gegen die Wirksamkeit der Änderungsverordnung

Die Änderungsverordnung sieht im Bußgeldkatalog an vielen Stellen neue Regelfahrverbote vor. Dies gilt nicht nur für die bereits genannten Geschwindigkeitsüberschreitungen, sondern auch für

- das Abbiegen, ohne bevorrechtigte Fahrzeuge durchfahren zu lassen, mit Gefährdung nach lfd. Nr. 39.1 BKat (Art. 3 Abs. 2 Nr. 11 der Änderungsverordnung),
- die Gefährdung von zu Fuß Gehenden beim Abbiegen nach lfd. Nr. 41 BKat (Art. 3 Abs. 2 Nr. 12 der Änderungsverordnung),
- das Unterlassen der Bildung einer Rettungsgasse – auch ohne Behinderung – nach lfd. Nr. 50 BKat (Art. 3 Abs. 2 Nr. 14 der Änderungsverordnung) und
- das unberechtigte Nutzen einer Rettungsgasse nach lfd. Nr. 50a bis 50a.3 BKat (Art. 3 Abs. 2 Nr. 14 der Änderungsverordnung).

Die Änderungsverordnung zitiert nicht die für die Einführung der Regelfahrverbote einschlägige Ermächtigungsgrundlage des § 26a Abs. 1 Nr. 3 StVG, sondern lediglich § 26a Abs. 1 Nr. 1 und 2 StVG. Die Änderungsverordnung dürfte aus diesem Grund gegen Art. 80 Abs. 1 Satz 3 GG verstoßen. Deshalb besteht die Gefahr, dass sie insgesamt unwirksam ist. Demzufolge besteht für alle von den Verschärfungen der Regelsanktionen betroffenen Verkehrsteilnehmer (die Verordnung enthält in Art. 3 Abs. 2 für 88 Fallkonstellationen Verschärfungen der Regelsanktionen) Anlass Einspruch gegen Bußgeldbescheide einzulegen, um eine mildere Ahndung mit den bislang vorgesehenen Regelsanktionen zu erreichen. Die gerichtliche Praxis sieht es deshalb als besonders dringend an, diese Unsicherheit durch den Neuerlass der Verordnung mit vollständigem Zitat der Ermächtigungsgrundlage zu beseitigen.

Bedenken gegen die Ausweitung der Regelfahrverbote für Geschwindigkeitsüberschreitungen

Gegen die Ausweitung der Regelfahrverbote für Geschwindigkeitsbeschränkungen, wie sie die Änderungsverordnung vorsieht, bestehen Bedenken. Der Verordnungsgeber ist gemäß § 26a Abs. 1 Nr. 3 StVG ermächtigt, Vorschriften über die Anordnung des Fahrverbots nach § 25 StVG zu erlassen. § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG macht die Anordnung eines Fahrverbots von einer groben (oder beharrlichen)

Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers abhängig. Dementsprechend müssen die im Bußgeldkatalog vorgesehenen Regelfahrverbote an Verkehrsverstöße anknüpfen, die typischerweise als grobe (oder beharrliche) Pflichtverletzungen bewertet werden können. Während dies bei den bisher vorgesehenen Regelfahrverboten ab einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 31 km/h innerorts und ab 41 km/h außerorts außer Frage steht, erscheint dies bei Geschwindigkeitsüberschreitungen von 21 km/h innerorts und 26 km/h außerorts zweifelhaft. Die Begründung des Bundesrates, auf dessen Betreiben die Regelfahrverbote für Geschwindigkeitsüberschreitungen ausgeweitet wurden, lässt besorgen, dass diese Voraussetzungen nicht ausreichend bedacht wurden. So stellt der Bundesrat auf „die notwendige Lenkungswirkung“ zur Erzielung verkehrsadäquaten Verhaltens ab (BR-Drucks. 591/19 (Beschluss), S. 32). Dies lässt befürchten, dass bei der Entscheidung vorrangig auf die generalpräventive Wirkung und weniger auf die für das Fahrverbot mit seiner Denkwirkung- und Besinnungsfunktion entscheidende spezialpräventive Wirkung abgestellt wurde.

Jedenfalls könnte die Rechtsprechung an ihrer bisherigen restriktiven Handhabung von Ausnahmen von den Regelfahrverboten (vgl. nur OLG Karlsruhe, Beschluss vom 24. Januar 2019 – 2 Rb 8 Ss 830/18, juris Rn. 7; BayObLG, Beschluss vom 17. September 2019 – 201 ObOWi 1580/19, juris Rn. 6 ff.) nicht mehr uneingeschränkt festhalten. Wenn es bei der Ausweitung der Regelfahrverbote für Geschwindigkeitsüberschreitungen bleiben sollte, müssten vermehrt Ausnahmen von der Regelwirkung angenommen werden, um das Erfordernis einer groben Pflichtverletzung im Einzelfall und die Verhältnismäßigkeit zu wahren. Es ist zu erwarten, dass die von den Fahrverboten betroffenen Verkehrsteilnehmer vermehrt gerichtlichen Rechtsschutz in Anspruch nehmen werden.

Ein möglicher Kompromiss könnte ein Regelfahrverbot für Geschwindigkeitsüberschreitungen ab 26 km/h innerorts und ab 31 km/h außerorts sein. Dies würde es der Rechtsprechung voraussichtlich ermöglichen, an ihrer restriktiven Handhabung von Ausnahmen bei Regelfahrverboten weitgehend festzuhalten.

Fehlen notwendiger Folgeänderungen und Wertungswidersprüche

In der Änderungsverordnung sind notwendige Folgeänderungen unterblieben und Wertungswidersprüche entstanden.

Die Anlage 13 zu § 40 der Fahrerlaubnis-Verordnung beinhaltet unter der lfd. Nr. 2.2 die nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem mit zwei Punkten zu bewertenden besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigenden Ordnungswidrigkeiten. Bislang waren unter der lfd. Nr. 2.2 alle Verkehrsordnungswidrigkeiten enthalten, für die nach der Bußgeldkatalogverordnung ein Fahrverbot vorgesehen ist. Art. 4 Nr. 2 der Änderungsverordnung passt die Anlage 13 der Fahrerlaubnisverordnung nur unvollständig an die neu eingeführten Regelfahrverbote an. Soweit Fahrverbote für Geschwindigkeitsüberschreitungen ausgeweitet wurden, müssen diese Tatbestände in der lfd. Nr. 2.2.3 der Anlage 13 aufgenommen werden; in der lfd. Nr. 3.2.2 für mit einem Punkt zu bewertende verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten sind sie zu streichen. Die Ordnungswidrigkeiten mit neu eingeführten Regelfahrverboten nach lfd. Nr. 39.1 BKat und lfd. Nr. 41 BKat sind ebenfalls unter der lfd. Nr. 2.2 der Anlage 13 aufzunehmen und in lfd. Nr. 3.2.6 zu streichen.

Die Anlage Tabelle 1 zum Bußgeldkatalog enthält nach Art der Kraftfahrzeuge differenzierende Regelsätze für Geschwindigkeitsüberschreitungen. Die laufenden Nummern 11.1 betreffen vor allem Lastkraftwagen und Busse, die laufenden Nummern 11.2 Lastkraftwagen mit Gefahrgut und Busse mit Fahrgästen. Die laufenden Nummern 11.3 gelten vor allem für Personenkraftwagen und Motorräder. Entsprechend dem Gefahrenpotenzial beinhalteten die laufenden Nummern 11.2 die höchsten Regelsätze. Die Regelsätze der laufenden Nummern 11.1 waren niedriger als die der laufenden Nummern 11.1 und höher als die der laufenden Nummern 11.3. Die massive Anhebung der Regelsätze in der lfd. Nr. 11.3.1 BKat und in der lfd. Nr. 11.3.2 BKat (durch Art. 3 Abs. 2 Nr. 88 Buchstabe b Doppelbuchstaben aa und bb der Änderungsverordnung) durchbricht die dargestellte Systematik in willkürlicher Weise: So sieht nunmehr lfd. Nr. 11.3.1 BKat für Geschwindigkeitsüberschreitungen bis 10 km/h innerorts einen Regelsatz von 30 Euro und außerorts von 20 Euro vor. Die Regelsätze nach lfd. Nr. 11.1.3 BKat für Lastkraftwagen und Busse betragen demgegenüber jedoch weiterhin innerorts 20 Euro und außerorts 15 Euro. In der lfd. Nr. 11.3.2 BKat wurden die Regelsätze für Geschwindigkeitsüberschreitungen von 11

bis 15 km/h innerorts auf 60 Euro und außerorts auf 50 Euro erhöht. Demgegenüber betragen die Regelsätze nach lfd. Nr. 11.1.2 BKat innerorts weiterhin lediglich 30 Euro und außerorts 25 Euro. Der Regelsatz der lfd. Nr. 11.3.2 BKat für außerorts begangene Geschwindigkeitsüberschreitungen von 50 Euro ist sogar höher als der Regelsatz für Gefahrguttransporte und mit Fahrgästen besetzte Busse, der weiterhin gemäß lfd. Nr. 11.2.2 BKat lediglich 25 Euro beträgt. Diese Wertungswidersprüche müssen unbedingt beseitigt werden.

Wenn für Geschwindigkeitsüberschreitungen ab 26 km/h auch außerorts ein Regelfahrverbot wegen grober Pflichtverletzung vorgesehen ist, ist die Regelung des § 4 Abs. 2 Satz 2 BKatV für beharrliche Pflichtverletzungen durch zwei Geschwindigkeitsüberschreitungen ab 26 km/h innerhalb eines Jahres gegenstandslos. Sie sollte gestrichen werden.

██████████ Richter am Oberlandesgericht